

La Réquisition
des
Navires Étrangers
Étude de Droit International Public

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue

PAR

Jeanne S. CONSTANTINIDIS

*Lauréate de la Faculté d'Aix-en-Provence,
Diplômée de l'École des Sciences Politiques de Paris*

ISSOUDUN

LES ÉDITIONS INTERNATIONALES

Imprimerie Rapide du Centre

1942

Droits de traduction et de reproduction réservés



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549014_0022

CONSTANTINIDIS

(Jeanne)

La Réquisition des navires étrangers. Etude de Droit International Public.

Issoudun, Les Editions Internationales, 1942

in-8°, 208 pages

(Thèse Droit, Aix, 1942)

CONSTANTINIDIS

(Jeanne)

La Réquisition des navires étrangers. Etude de Droit International Public.

Issoudun, Les Editions Internationales, 1942

in-8°, 208 pages

(Thèse Droit, Aix, 1942)

THÈSE POUR LE DOCTORAT

CONSTANTINIDIS

(Jeanne)

La Réquisition des navires étrangers. Etude de Droit International Public.

Issoudun, Les Editions Internationales, 1942

in-8°, 208 pages

(Thèse Droit, Aix, 1942)

CONSTANTINIDIS

(Jeanne)

La Réquisition des navires étrangers. Etude de Droit International Public.

Issoudun, Les Editions Internationales, 1942

in-8°, 208 pages

(Thèse Droit, Aix, 1942)

FACULTÉ DE DROIT D'AIX

PERSONNEL

MM.

REYNAUD ✱, ① I., Doyen, Professeur d'Economie Politique.

DUMAS ① I., Assesseur, Professeur d'Histoire Générale du Droit Français.

BRY ✱, ① I., Professeur de Droit Romain.

LEBRET ① I., Professeur de Droit Criminel.

AUDINET ✱, ① I., Professeur de Droit Civil.

JAUFFRET ① I., Professeur de Droit Commercial.

DURAND ① I., Professeur de Droit Administratif.

TROTABAS ① I., Professeur de Droit Constitutionnel.

P. DE GEOUFFRE DE LA PRADELLE ① I., Professeur de Droit International Public.

KAYSER, Professeur de Droit Civil.

MACQUERON, Professeur sans chaire.

STEFANI ① A., Professeur de la Faculté de Droit de Strasbourg, chargé de cours à la Faculté de Droit d'Aix.

CABRILLAC, Professeur de Droit Civil.

MARCY, Agrégé.

REUTER, Agrégé de la Faculté de Droit de Poitiers, chargé de cours à la Faculté de Droit d'Aix.

CHARLIER, Agrégé.

BERTRAND, Chargé de cours.

PROFESSEURS HONORAIRES

MM.

AULAGNON ✱, ① I., Professeur à la Faculté de Droit de Lyon.

CREMIEU ✱, ① I., Professeur à la Faculté de Droit d'Aix.

LABORDE-LACOSTE ✱, ① I., Professeur à la Faculté de Droit de Bordeaux.

PERROUD ✱, ① I., Professeur à la Faculté de Droit de Lyon.

RIPERT ✱, ① I., Doyen de la Faculté de Droit de Paris.

M. DELAPORTE ① I., Secrétaire.

L'Université et la Faculté n'entendent donner ni approbation, ni improbation aux opinions mises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propre à leurs auteurs.

La Réquisition
des
Navires Étrangers
Étude de Droit International Public

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue

PAR

Jeanne S. CONSTANTINIDIS

*Lauréate de la Faculté d'Aix-en-Provence,
Diplômée de l'École des Sciences Politiques de Paris*

ISSOUDUN
LES ÉDITIONS INTERNATIONALES
Imprimerie Rapide du Centre

1942

Droits de traduction et de reproduction réservés



**Sens des Abréviations utilisées au cours
de l'ouvrage**

A. J. = AMERICAN JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW

B. Y. B. = BRITISH YEAR BOOK OF INTERNATIONAL
LAW

R. G. = REVUE GÉNÉRALE DE DROIT INTERNATIONAL
PUBLIC

INTRODUCTION

L'exercice de la réquisition des navires étrangers donne naissance à des problèmes qui ne dépassent pas le cadre interne : ordre de réquisition, inventaire, évaluation, utilisation, s'il y a lieu déréquisition, restitution, paiement de l'indemnité.

Toutefois, du fait même de la nationalité de la plupart des intéressés, la question est susceptible d'apparaître sous un jour un peu plus particulier.

Elle peut être considérée comme un aspect de la condition des étrangers.

Des dispositions d'ordre interne règlent en général celle-ci.

Mais si leur étude ressort traditionnellement du Droit International Privé, toute cette matière est inspirée, dominée, régie par des principes supra-nationaux ; elle se trouve, en d'autres termes, subordonnée à des exigences de Droit des Gens : droit des étrangers à la légalité, théorie des standards internationaux, etc.

Un Etat qui n'y satisferait pas, verrait engagée sa responsabilité internationale.

D'autre part, sous l'angle du Droit International Public, cette réquisition suscite un très grand intérêt en raison même du caractère si spécial des biens visés, de l'espace dans lequel ceux-ci évoluent, en un mot du particularisme qui, tant dans l'ordre public que dans l'ordre privé, s'attache aux choses de la mer.

Contrairement aux autres biens (les aéronefs exceptés), les navires possèdent une nationalité. Il est admis que l'Etat du pavillon garde sur eux une certaine emprise, plus exactement exercée à leur égard sa compétence personnelle, conséquence de sa souveraineté.

Or, leur nature même les contraint à des rapports avec les organes d'autres pays, rapports qui deviennent singulièrement étroits en territoire étranger.

Dans quelle mesure un Etat pourra-t-il exercer sur des bâtiments qui ne battent pas son pavillon, l'acte de puissance publique qu'est la réquisition ?

Il existe en la matière des règles spéciales.

C'est à leur étude qu'est consacré le présent ouvrage.

La flotte marchande d'un pays ne constitue pas, de nos jours surtout, un des moindres facteurs de son économie.

On comprend donc que si le droit se trouve accordé aux Etats d'utiliser, en employant la contrainte, les distrayant ainsi de leur affectation normale, des unités marchandes étrangères, la connaissance des normes auxquelles doit être en fait subordonné son exercice soit de la plus haute importance.

La question présente, d'autre part, un indéniable caractère d'actualité.

La presse relate fréquemment que des navires étrangers ont été réquisitionnés en tel ou tel point du globe....

De par son essence, la réquisition est une mesure exceptionnelle, dont la pratique est infiniment plus courante en temps de guerre que de paix.

Malheureusement, si le présent conflit met notre sujet à l'ordre du jour, un état de choses né de ce conflit même a souvent entravé notre travail de documentation.

On considérera, peut-être, qu'il eût été préférable de remettre la publication de cet ouvrage à une date ultérieure.

Nous aurions eu ainsi, avec l'avantage du recul, la possibilité de puiser à des sources qui nous ont manqué.

Pour notre part, nous n'avons pas cru inutile de donner, dès maintenant, le résultat d'un effort fait pour déblayer le terrain et aider à voir un peu plus clair dans une matière qui,

si elle a donné lieu à une abondante littérature juridique, n'a pas, à notre connaissance, été l'objet d'une étude d'ensemble.

Or, elle nous paraît mériter mieux qu'un examen fragmentaire.

Cette question, sur laquelle on a beaucoup écrit, s'est trouvée obscurcie par un grand nombre d'éléments qui ont dissimulé souvent sa physionomie réelle. Cela tient en partie, semble-t-il, au fait que le Droit Maritime International Public connaît des opérations proches de la réquisition par certains côtés, en réalité très différentes dans leur contexture et leur but même, avec lesquelles la réquisition a pu être confondue.

Cette confusion constitue l'une des principales difficultés de la détermination de la figure véritable de la réquisition des navires étrangers.

En Droit International Public plus qu'en toute autre discipline juridique, la coutume tient une grande place.

Pour en dégager l'exakte teneur actuelle, sur tel point précis, il convient toujours de remonter assez haut dans le temps.

Cela est particulièrement sensible lorsqu'il s'agit d'étudier une pratique ancienne. On ne saurait, si l'on ignore son origine et son évolution, pénétrer ses rouages et saisir son mécanisme.

Nous avons donc consacré une part de nos développements aux données historiques.

Notre étude sera divisée en deux parties.

La première aura pour objet la réquisition par un Etat de navires étrangers battant le pavillon d'un pays avec lequel il est en paix. C'est là l'hypothèse générale.

Le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie n'a pas sa place dans le Droit de la Guerre Maritime, comme dans celui de la Guerre sur terre. La plupart du temps, il ne saurait donc être question de la réquisition par un belligérant des navires de son adversaire, puisqu'il peut faire usage à leur encontre du droit de capture.

Dans une seconde partie, nous examinerons des hypothèses particulières.

Certains navires ennemis, ou les navires ennemis dans certaines circonstances échappent à la capture et à la confiscation. Sont-ils alors et sous quel régime sujets à la réquisition ?

D'autre part, un belligérant peut-il, et selon quelles règles, réquisitionner, en attendant qu'intervienne le jugement de prise, les bâtiments ennemis ou neutres capturés ?

Nous verrons que la réquisition des bâtiments amis, ennemis et celle des prises non jugées présentent chacune des caractéristiques propres.

La réquisition des navires étrangers est souvent désignée en doctrine par le vocable d'angarie, que l'on rencontre plus rarement dans la pratique et dont les traités ne font pas mention.

Nous éviterons l'emploi de ce terme, sur le contenu duquel les auteurs professent, nous le verrons, les opinions les plus diverses et dont l'étymologie, l'historique et les acceptions modernes pourraient à elles seules fournir matière à une étude spéciale.

PREMIÈRE PARTIE

HYPOTHÈSE GÉNÉRALE

La réquisition des navires non-ennemis

CHAPITRE I

Historique

Il paraît probable que la réquisition des navires ait été connue dès l'Antiquité.

Dans le livre V de l'Anabase on trouve un discours de Xénophon où ce dernier préconise, les Grecs ayant un besoin pressant de navires, la réquisition de vaisseaux qui passaient.

Les marchandises devaient être conservées à leurs propriétaires, la nourriture des matelots assurée et le prix du passage acquitté (1).

Il semble que certains bâtiments aient été effectivement réquisitionnés de la sorte (2).

Des auteurs anciens se réfèrent au cinquième livre de l'Anabase considéré comme rapportant des cas de réquisition de navires.

Tels Grotius (3) ils en font pour la plupart état, à titre d'exemple, en matière d'exercice du droit de nécessité.

En consultant la traduction du « Droit de la Nature » de Pufendorf, donnée, au début du 18^e siècle, par le Suisse Barbeyrac, on remarque que si l'auteur, dans le paragraphe en tête duquel il se demande, en son langage archaïque, « Quel droit nous donne sur le bien d'autrui la nécessité de sauver le nôtre », ne cite pas le précédent tiré de Xénophon, tout au moins, le traducteur, lui, le rappelle en note (4).

L'abbé de Réal (5) et Zouche (6) citeront aussi ce précédent fameux.

Entre autres questions se pose ici celle de savoir dans

(1) Xenophon *Anabase* T. II p. 51 n° 11 et 12 (Collection des Universités de France, publiée sous le patronage de l'Association Guillaume Budé).

(2) *Ibid.* N° 16.

(3) *Droit de la Paix et de la Guerre*, traduction de Pradier-Fodéré T. I p. 409.

(4) T. I p. 291.

(5) *La Science du Gouvernement* (1764) T. V p. 291.

(6) *Juris et judicii fecialis sive juris inter gentes et questionum de eodem explicatio*, 2^e Partie Section V § 10 (Voir texte de l'édition de 1650 et traduction anglaise de Brierly ; Washington 1911, T. II, traduction, p. 110).

quelle mesure les réquisitions qu'aurait exercées dans la Grèce antique tel Etat sur les navires de tel autre Etat peuvent être considérées comme l'origine des réquisitions modernes de bâtiments étrangers.

En fait il semble que les premières ne présentent avec les secondes que des rapports de filiation assez lâches.

Nous pouvons étayer notre thèse sur deux arguments.

Ce sont :

d'une part, le fait que, pris dans son ensemble, le Droit de l'Antiquité grecque, Droit primitif par certains côtés, imparfaitement élaboré, encore imprécis, était, il ne faut pas l'oublier, moins évolué que le Droit actuel ;

d'autre part, un fait non moins certain : le Droit des Gens, tel que nous le concevons aujourd'hui, n'existait pas à cette époque (7), quoiqu'aient pu en dire certains auteurs (8).

Si nous retenons le précédent cité par Xénophon, comme n'étant pas absolument dépourvu d'intérêt, nous ne nous y attacherons pas dans cette étude où ne sauraient avoir leur place de longues digressions portant sur tel ou tel grand problème de l'Histoire du Droit International Public, science encore à ses débuts, dans laquelle toute recherche s'avère difficile et délicate.

C'est rapidement aussi que nous passerons sur les « *proestationes navium* » et la « *navicularia functio* » des Codes Théodosien et Justinien.

Il semble que le transport des annones, assuré régulièrement par une corporation spéciale, était, au cas de pénurie de navires ou d'urgence exceptionnelle, effectué au moyen de navires réquisitionnés à de quelconques particuliers.

Il est probable que des navires privés étaient également réquisitionnés à Rome en vue de transports militaires. Mais il n'y a pas à ce sujet unanimité dans la doctrine.

Albrecht (9), par exemple, ne partageait pas cette opinion qui sera notamment celle de Bullock (10).

(7) En ce sens notamment Professeur Jules Basdevant à son *Cours de Droit des Gens fait à l'Ecole des Sciences Politiques de Paris* (Année Scolaire 1938-1939).

Selon Albrecht, l'Antiquité ne connaissait, pour ainsi dire, pas de Droit International au sens moderne (*Requisitionen neutralen Privateigentums insbesondere von Schiffen* — Supplément au *Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht* 1912 p. 27).

(8) Voir Professeur Jules Basdevant *op. cit.*

(9) *Op. cit.* p. 26.

(10) Voir son article *Angary* dans *B. Y. B.* 1922-1923 (p. 101).

Celui-ci produit à l'appui de sa thèse un argument de texte. C'est un passage de la loi 7. au Code, « De fabricensibus » (11).

Mais quel qu'ait pu être leur objet, il ne semble pas que toutes ces dispositions législatives concernant la réquisition des navires aient été appliquées à des bâtiments autres que nationaux (12).

Quels navires étrangers se seraient, en effet, trouvés dans les ports de l'Empire romain ?

Celui-ci visant à la domination universelle, n'avait-il pas soumis à son autorité pour ainsi dire tous les peuples avec lesquels il entretenait des relations ?

Quant à ces relations entre les différents pays, les différentes provinces du monde romain, si elles étaient soumises à un Droit, ce ne pouvait être évidemment au Droit International Public tel que nous le comprenons aujourd'hui.

L'existence de ces « proestationes navium » méritait toutefois d'être signalée ne serait-ce que parce que les dispositions les concernant ont été postérieurement utilisées par des juristes (13) pour légitimer, ou même régir des réquisitions s'appliquant à des navires étrangers.

L'évolution historique du Droit relatif à ces réquisitions peut être divisée en trois phases.

La première, qui va du Moyen-Age au 17^e siècle les voit exercées couramment, abusivement même.

A la seconde, dont la fin coïncide avec celle du 18^e siècle, correspond une sorte de décadence.

Au cours de la troisième, la réquisition des navires étrangers connu, en Droit International, une manière de renaissance.

Durant celle-ci cette réquisition présente, en pratique au moins, certains traits qu'elle n'avait pas auparavant et qui annoncent le droit actuel en la matière.

(11) « Quotiens sane in translatione armorum angarioe necessarioe fuerint, sublimitas tua literas ad eminentissimam jubeat dirigi proefecturam et numerum ei armorum et ex quo loco transferenda sunt indicare, ut continuo super proebandis angariis pro numero eorum, quoe transferuntur armorum proceptione sua viros clarissimos moderatores provinciae conveniat, ut secundum missam a sublimitate tua notitiam naves vel angarioe confestim de publico proebeantur ».

(12) Cette remarque a évidemment de l'importance au point de vue qui nous occupe.

Parmi les auteurs rares sont ceux qui, comme Albrecht (*op. cit.*, p. 27) et Pradier-Fodere (*Traité de Droit International européen et américain*, 1891, T. V p. 708 en note), l'ont faite explicitement.

(13) Au 19^e siècle encore par Azuni (*Droit Maritime de l'Europe*, 1805, T. I p. 294 et 295 notamment).

SECTION I

Première phase: du Moyen-Age au milieu du 17^e siècle

L'étude de cette phase sera divisée en deux parties qui constitueront autant de paragraphes distincts.

Dans la première trouveront leur place les développements auxquels donne lieu la question du principe même de la réquisition.

Un deuxième paragraphe sera consacré à l'étude des caractères de celle-ci.

§ 1). *Le principe de la réquisition a été admis durant cette première phase*

Des réquisitions de navires étrangers étaient effectuées dès le Moyen-Age, mais on en rencontre de plus nombreux exemples au 16^e siècle et au cours de la première moitié du 17^e (14)

En ce qui concerne le Moyen-Age, les cas les plus fréquemment cités ont trait à des réquisitions exercées par les Rois d'Angleterre (15). On les retrouve dans les « rôles » anglais de l'époque.

Ce fut, semble-t-il, sur une grande échelle que les souverains britanniques réquisitionnèrent alors les navires étrangers.

A ce sujet, Bullock écrivait :

« English medieval records, for example, provide abundant evidence of the wide powers exercised by the Crown in the impressment of shipping » (16).

et aussi :

(14) On a pu noter que les réquisitions de navires étrangers devinrent particulièrement nombreuses à l'époque des grandes découvertes. Albrecht (*op. cit.* p. 28) remarque que les ambitions coloniales qu'elles suscitérent chez les Etats amenèrent le développement de toutes les institutions connues sous le nom d'embargo au sens le plus large du mot.

(15) Voir notamment Albrecht *op. cit.* p. 29.

(16) *Op. cit.* p. 101.

« From the twelfth century onwards it was the regular practice of the Kings of England, when need arose to requisition all shipping upon which Admirals, acting under their orders, could lay their hands *irrespective of nationality* » (17).

Un passage du Consulat de la Mer (18) fait allusion à une réquisition de navires. De là on déduit (19) que cette réquisition était de pratique courante non seulement aux Iles britanniques, mais dans toute l'Europe médiévale. En réalité, l'allusion du Consulat de la Mer est assez vague. Cela peut toutefois s'expliquer en partie par la terminologie très imprécise de l'époque.

Hautefeuille, dans un ouvrage consacré à l'Histoire du Droit Maritime International, admet qu'« au sortir du Moyen-Age on pouvait voir le droit d'angarie établi chez toutes les nations » (20).

Au 16^e siècle on relève un grand nombre de cas de réquisition de navires étrangers.

Mais, en comparant cette période aux précédentes, il ne faut pas oublier qu'il nous est donné de la mieux connaître, les recueils de décisions judiciaires et de dispositions législatives étant alors plus nombreux et plus complets.

En 1510, le roi de Danemark, réquisitionna dans ses eaux des navires français, écossais et anglais pour les employer à la défense de son royaume (21).

Des navires anglais furent réquisitionnés en 1536 dans les eaux du royaume de Christian III, Roi de Danemark et de Norvège (22).

On rencontre en 1539 un exemple de réquisition de navires étrangers effectuées à Anvers (23). Nous le retrouverons plus loin.

(17) *Ibid.* p. 102.

(18) Voir chap. 237 dans Pardessus, *Collection des Lois Maritimes...* (1831) Vol. II p. 317.

(19) Bullock *op. cit.* p. 102.

(20) *Histoire des origines, des progrès et des variations du Droit Maritime International* (1858) p. 257.

(21) J. Meursius *Historiæ Daniæ sive de regibus Daniæ*. 1638, Lib. II ad ann. 1510, p. 51 (cité dans Bullock *op. cit.* p. 104).

(22) *Letters and Papers-Foreign and Domestic*, Henry VIII éd. J. Gardner 1536, Doc. N° 1019 (cité dans Bullock *op. cit.* loc. cit.).

(23) *Ibid.* 1539 1^{re} Partie, p. 166, 185, 195.

Un autre précédent de la même époque, rapporté dans un recueil du temps (24), se trouve cité dans un ouvrage du 18^e siècle, le *Traité des Assurances* d'Emerigon (25) : c'est la réquisition faite en haute mer par les Vénitiens d'un bâtiment génois chargé de blé.

Couramment pratiquée au 16^e siècle dans les Etats européens, la réquisition de navires de nationalité non-ennemie le fut plus encore au 17^e (26).

Henri IV aurait fait un large usage de la réquisition des navires étrangers se trouvant dans les ports français (27).

Au sujet de la pratique anglaise du temps Sir John Boroughs pouvait écrire :

« Now for the King of England's sovereignty in opening and stopping the passage of his seas, the Presidents of antient times imbarging and staying not only Pirates and Enemies *but friends also*.... upon some... urgent occasion or reason of State are so frequent in Record of Story that the transcribing and reading of a thing so generally known would certainly be esteemed loss of time and labour » (28).

Mais la réquisition des navires étrangers, pratiquée en fait durant la période qui nous occupe, a-t-elle été considérée comme l'exercice d'un droit ?

Nous avons vu que Grotius l'envisageait comme un cas d'exercice du droit ou exception de nécessité. Par conséquent,

(24) *Decisiones Rotæ Gerænoe*, Decisio LXII dans *De Mercatura Decisiones et Tractatus Varii* (1622) p. 172 et 173.

(25) (1783) T. I p. 536 et 537.

« ...La disette était à Corfou. Les Galères de Venise rencontrèrent en pleine mer un bâtiment Génois, chargé de blé. Elles l'arrêtèrent et le firent aller à Corfou où le blé fut vendu et payé.

Les Assureurs sur le corps furent attaqués de la part des Assurés. Ceux-ci soutenaient que le navire avait été pris par les Vénitiens, qu'il avait souffert un véritable sinistre, et qu'on était en droit d'en faire le délaissement. Les Assureurs répondirent que c'était un simple Arrêt de Prince, dont l'objet avait été non de prendre le Navire, mais d'acheter le blé nécessaire au public « *Dictam grani consequendi causa. Licuit frumenta accipere soluto pretio* » que le capitaine n'avait jamais cessé d'avoir le commandement de son navire », *Patronus navis, in suo patronatu fletit cum suis facimentis* ». Les Assureurs obtinrent gain de cause ».

Remarquons la terminologie utilisée par Emerigon : il désigne sous le nom d'arrêt de prince une véritable réquisition.

(26) L'extension de cette opération dans la pratique a donc lieu, notons-le, à une époque qui voit s'affirmer et se préciser la notion de souveraineté.

(27) Sir Thomas Overbury, *Observations on the State of France*, 1609, under Henry the Fourth (Works éd. Rimbault 1890) cité dans Bullock op. cit. p. 106.

(28) *The Sovereignty of the British Seas* (dans De Malynes, *A Collection of Sea Laws*, 1686, cité dans Bullock op. cit. p. 106).

s'il admettait la licéité de cette opération, c'était seulement lorsqu'elle était effectuée sous l'empire de circonstances l'excusant (29).

D'autres auteurs du temps, parmi lesquels on pourrait ranger Straccha (30), et dont le plus représentatif est certainement Selden (31), voyaient dans la réquisition des navires étrangers l'exercice d'un droit basé sur la souveraineté.

Il semble que ce soit l'opinion de ce second groupe d'auteurs qui exprime le mieux le Droit Positif de l'époque.

Un exemple qui reflète particulièrement bien l'état de ce dernier nous paraît être celui déjà cité de réquisitions effectuées à Anvers en 1539.

Un arrêt de prince avait été décrété, retenant dans ce port les navires de toutes nationalités qui s'y trouvaient. Un choix devait être fait parmi eux pour désigner ceux qui, étant le plus appropriés à l'usage auquel on les destinait, seraient réquisitionnés pour prendre part à l'expédition dirigée contre les Turcs. Parmi les navires tombant sous le coup de cet arrêt, il y en avait d'anglais. Pour obtenir qu'ils fussent relâchés, Wriothesley, représentant Sa Majesté Britannique, protesta auprès de la Régente. « The negociations between Wriotheley and the Queen Regent », écrit Bullock (32), « are particularly interesting, since his protest was based primarily on the existence of a special treaty of intercourse which, as he claimed, gave the English an immunity from such requisitions which was not enjoyed by the nationals of other States. The justice

(29) Hautefeuille, adversaire résolu de la réquisition des navires étrangers, ira plus loin. S'il avoue, que « Quelle que soit son origine, le prétendu droit d'angarie nous apparaît dès le commencement de cette période (il s'agit d'une période comprise entre 1492 et 1713) établi de fait chez tous les peuples navigateurs », il n'y verra qu'« une fausse application de la loi romaine » (*Histoire* p. 257 et 258). « Les empereurs », écrit-il, « qui régnaient sur ce qu'on appelait alors le monde, ont légitimement pu ordonner que dans certains cas, soit pour la guerre, soit même pour assurer l'approvisionnement de la capitale, tous les navires trouvés dans les ports de départ seraient mis en réquisition. Ces Bâtiments appartenaient à leurs propres sujets ; ils avaient le droit incontestable de leur dicter des lois, de leur donner des ordres et le devoir des sujets était l'obéissance. Mais il me paraît impossible de transporter ce devoir des sujets aux étrangers, de faire de la loi intérieure une loi internationale » (*ibid*).

(30) *Tractatus de Nautis, Navibus et Navigatione*, dans *De Mercatura Decisiones et Tractatus varii* p. 421.

(31) *Mare Clausum* Livre II Chap. 20, dans *Opera Omnia* édition de 1726 p. 1357.

(32) *Op. cit.* p. 104.

of this protest was admitted and the English ships released in view of the treaty, although the embargo was not raised in respect of ships of other Nations ».

La réquisition par un Etat des navires étrangers se trouvant sur son territoire était donc reconnue à l'époque comme un droit. Pour la tenir en échec il fallait la clause formelle d'un traité.

Quelle fut durant la phase Moyen-Age — milieu du 17^e siècle la physionomie de cette réquisition ?

C'est ce que nous allons nous efforcer de dire brièvement en faisant ressortir les traits caractéristiques qu'elle présentait alors.

§ 2). *Caractères de la réquisition des navires étrangers du Moyen-Age au milieu du 17^e siècle*

Après avoir délimité le *cadre géographique* (I) dans lequel pouvait s'exercer et s'exerçait en fait la réquisition des navires étrangers jusqu'au milieu du 17^e siècle, posé la question de l'*étendue* (II) de cette réquisition (ou si l'on veut de son objet) et montré comment elle était résolue par la pratique, nous dégagerons les solutions adoptées quant aux *circonstances* (III) qui devaient y présider et relativement à l'*indemnité* (IV).

I. — La réquisition des navires étrangers s'exerçait en général dans les ports de l'Etat qui en était l'auteur, comme ce fut le cas à Anvers en 1539 dans l'exemple que nous venons de citer.

Dans cet exemple nous avons vu des réquisitions n'intervenir qu'après un arrêt de prince général permettant de choisir les navires les plus appropriés au service envisagé. Or, ce processus était courant à l'époque ; c'était même, semble-t-il, celui que l'on rencontrait le plus souvent en Angleterre, où, lorsqu'ils avaient besoin de navires, les souverains « fermaient » leurs ports. Aucun bâtiment ne pouvait plus gagner la haute mer. Il était alors procédé à la réquisition des unités susceptibles d'être utilisées.

Mais ne pouvait-on pas procéder à cette mesure en haute mer ? Il n'est pas certain que dans l'ensemble la légitimité d'une

telle réquisition ait été reconnue. Néanmoins celle-ci a été exercée quelquefois en fait (33).

Le célèbre jurisconsulte Selden vit dans le droit de réquisitionner les navires étrangers un argument en faveur de l'extension de la souveraineté des monarques anglais sur les mers entourant leurs îles (34).

Il paraît bien, à tout le moins, avoir pris l'effet pour la cause. Si l'on peut dire que le pouvoir d'opérer des réquisitions soit une conséquence de la souveraineté, on ne comprend pas comment celle-ci dériverait de ce pouvoir.

Nous avons vu plus haut que, rapportant un exemple de réquisition survenue durant la période qui nous occupe, réquisition par les Vénitiens « en pleine mer », et non dans un port soumis à la souveraineté vénitienne, d'un navire génois chargé de blé, qui fut envoyé à Corfou où sévissait la famine, Emerigon admet la légitimité de cette réquisition.

Il est à remarquer, d'autre part, que dans l'espèce « le capitaine n'avait jamais cessé d'avoir le commandement de son Navire ».

Cela nous amène tout naturellement à examiner la question de l'étendue ou mieux de l'objet de la réquisition.

II. — Sur quoi portait, en réalité, celle-ci ? Était-ce sur le bâtiment considéré comme objet matériel, ou sur le navire entité organisée avec son équipage ?

Il semble que ce soit la seconde conception qui ait été de règle à l'époque.

C'est du moins la conclusion que nous croyons devoir tirer de la brève étude que nous avons faite de la pratique du temps.

L'unanimité paraît d'ailleurs exister dans la doctrine contemporaine en faveur de cette opinion (35).

(33) Elle l'a été notamment par Edouard III d'Angleterre (Voir Albrecht *op. cit.* p. 29)

(34) C'est à juste titre, semble-t-il, que Bullock a appelé ce raisonnement « a somewhat topsy-turvy process of reasoning » (*op. cit.* p. 102).

(35) En ce sens notamment :

Fauchille, *Traité de Droit International Public* (1921) T. II p. 789.

Rolin, *Le Droit Moderne de la Guerre*, (1921) T. III p. 282.

Bullock *op. cit.*

Oppenheim (*International Law* (1935) T. II p. 619 et 621) « Under the term *jus angariae* belligerents who had not sufficient vessels often

La question revêt, on le devine, une particulière importance au cas de réquisition effectuée en temps de guerre par un belligérant sur des navires neutres.

On est conduit à se demander quelles auraient été les conséquences d'une telle réquisition, ses répercussions eu égard à la position de neutralité de l'« Etat du pavillon », pour employer un terme juridique moderne.

Mais, à l'examen, il apparaît que ce point spécial, que nous retrouverons d'ailleurs par la suite, n'offre pas, dans la période historique que nous envisageons, l'intérêt que l'on serait tenté de lui attribuer à première vue. La raison en est que pratiquement le concept de neutralité n'était pas précisé, les règles du droit de la neutralité n'étaient pas encore bien établies dans les rapports entre Etats (36).

III. — S'il convient, pour plusieurs raisons, d'attirer l'attention sur certains aspects de la réquisition des navires exercée en temps de guerre, il faut aussi remarquer que cette réquisition ne semble pas avoir été, tant au Moyen-Age qu'au 16^e siècle et dans la première moitié du 17^e, un droit exclusif de belligérant (37).

La plupart des précédents que nous avons rapportés ont trait à des réquisitions effectuées par un Etat en guerre. Mais il ne faut point généraliser. Selon toute probabilité, il n'y a pas eu à l'époque de règle limitant le droit de réquisitionner les navires étrangers au point de ne l'accorder qu'aux belligérants à l'égard des navires neutres.

Il est d'ailleurs à noter que les auteurs du temps n'ont pas cherché à lier la faculté de réquisition des bâtiments étrangers à l'état de belligérance.

claimed and practised in former times the right to lay an embargo on, and seize, neutral merchantmen in their harbours, and to compel them and their crews to transport troops, munitions and provision to certain places... This practice arose in the Middle Ages...»

Genet, *Précis de Droit Maritime pour le Temps de Guerre* (1938) T. I p. 277 et 279.

(36) Voir Fauchille, *Traité* T. II p. 637 et suiv. et aussi *Neutrality, its history, economics and law* — 1935 — (prepared under the auspices of the Columbia University council for Research in social sciences) T. I « *The Origins* » par les Professeurs Jessup et Deak p. 3 et suiv.

(37) Voir notamment Ferrand *Des Réquisitions en matière de Droit International Public* (1917) p. 339, où il est dit, que les gouvernements recouraient à cette époque « soit en temps de paix » soit en temps de guerre « à la réquisition des navires neutres ». (On est sûrement là en présence d'un lapsus. Il ne peut, évidemment, y avoir en temps de paix de navires neutres, mais seulement des navires étrangers).

Même ceux qui, comme Grotius, limitent la réquisition de ces bâtiments au cas de nécessité, ne conçoivent pas celle-ci seulement comme une nécessité de guerre telle que peut l'éprouver un belligérant. Ils l'entendent dans le sens infiniment plus large d'une quelconque nécessité susceptible d'avoir son origine dans d'autres situations difficiles que la guerre, dans lesquelles un pays peut se trouver.

Mais cette condition de nécessité exigée par une partie de la doctrine de l'époque a-t-elle été remplie en pratique ?

Nous ne le croyons pas.

Des navires étrangers étaient réquisitionnés, semble-t-il, en cas de simple besoin, d'utilité seulement (38), voir pour des motifs très minces.

Au Moyen-Age, ils l'ont été en Angleterre pour transporter la famille royale sur le continent.

Ils le seront dans le même but en Ecosse au 16^e siècle.

On verra des cas semblables de réquisition en France et dans d'autres pays (39).

Les réquisitions de navires étrangers tendaient, au fur et à mesure que se précisait la doctrine de la souveraineté et que s'en étendaient les applications, à être effectuées presque, pourrait-on dire, selon le bon plaisir de l'Etat auteur de la réquisition.

A cela s'ajoutait la pratique de la fermeture des ports destinée à permettre un choix parmi les navires qui s'y trouvaient mouillés et celle de l'embargo préalable (40).

Des bâtiments étaient même réquisitionnés à l'avance, en vue d'un service à effectuer dans un avenir plus ou moins proche (41).

(38) A noter à ce propos dans l'affaire précitée de la réquisition par les Vénitiens d'un navire génois chargé de blé, l'expression « ob publicam utilitatem » (*Decisiones Rotæ Genuæ*, Decisio LXII, dans *De Mercatura Decisiones et Tractatus varii*, 1622, p. 173).

(39) Voir Bullock *op. cit.* p. 102.

(40) Voir *supra*.

(41) M. Bullock écrivait à ce sujet :

« Requisitions were not confined to cases of emergency. They were made several months in advance of the time when the services of the requisitioned ship should be required ». (*op. cit.* p. 102). Il renvoie à l'ouvrage de Sir N. H. Nicolas *A History of the Royal Navy*, vol. I p. 232.

IV. — D'autre part, la situation des propriétaires des navires réquisitionnés, en ce qui concernait l'indemnité, n'était pas toujours très enviable en fait.

Nombre d'auteurs du temps, parmi lesquels Selden (42), étaient partisans du paiement d'une équitable compensation.

Cette compensation était effectivement versée en bien des cas, comme cela semble avoir eu lieu lors de la réquisition déjà mentionnée de quelques navires anglais par le Roi de Danemark et Norvège, Christian III (43).

Mais il n'en était pas toujours ainsi... L'absence de toute allocation d'indemnité était chose fréquente.

Il paraît même hasardeux d'affirmer que la condition d'indemnisation des propriétaires pour le service rendu ait été reconnue d'une manière générale par les Etats. Cette indemnisation n'était d'ailleurs envisagée alors que sous la forme d'un fret, ce qui peut s'expliquer en partie par le degré encore bas d'élaboration du Droit en général, et des théories de la responsabilité en particulier (44).

Dans cette première période, qui se termine approximativement au milieu du 17^e siècle, l'emploi très large de la réquisition des navires étrangers entraînait de nombreuses difficultés (45).

Il nous a été donné de constater qu'il n'existait de règle bien établie ni à propos du cadre géographique, à l'intérieur duquel elle pouvait avoir lieu, ni en ce qui concerne son étendue, la façon dont elle devait être motivée et la question de l'indemnité l'accompagnant.

Tout au plus avons-nous pu déceler des tendances...

Cette incertitude ne manquait pas d'entraîner de nombreux abus (46).

(42) *op. cit.* p. 1361.

Traitant de l'évolution historique du Jus Angarioe Albrecht affirme que tous les auteurs anciens exigent qu'une indemnité soit allouée aux propriétaires de navires étrangers réquisitionnés (*op. cit.* p. 31).

(43) « The owners were to be well recompensed of their detention » (*Letters and Papers-Foreign and Domestic, Henry VIII*, ed. J. Gairdner, 1536, Doc. N° 1.019, cité dans Bullock *op. cit.* p. 104).

(44) Voir notamment Hautefeuille, *Histoire...* p. 257.

(45) Voir Albrecht *op. cit.* p. 31.

(46) Voir entre autres l'article de Harley *The law of angary*, dans A. J. 1919 p. 267 et suiv. et Bullock *op. cit.*

Les navires étrangers étaient réquisitionnés bien des fois à peu près sous n'importe quel motif, pourrait-on dire, et cela même en dehors des eaux de l'Etat auteur de la réquisition. Une mesure grave et qui aurait dû rester exceptionnelle était donc utilisée par les souverains alors que cela leur était simplement commode. Or, à cette époque, rappelons-le, la réquisition des équipages avait lieu en même temps que celle des navires et une juste indemnité ne l'accompagnait pas toujours.

Les gouvernements s'émurent.

Ils conclurent des traités restreignant entre les parties l'exercice de la réquisition des bâtiments de mer et de leurs équipages (47).

L'apparition des premiers de ces traités (48), qui iront se multipliant, marque, dans l'évolution de la pratique internationale, le début d'une deuxième phase.

(47) Voir notamment Hautefeuille, *Histoire...*, p. 256, Fauchille, *Traité...* t. II p. 789, Oppenheim et Lauterpacht, *op. cit.*, p. 619 Albrecht, (*op. cit.* p. 31) paraît considérer qu'on devrait situer à la fin du 18^e siècle seulement la réaction contre la pratique trop large de la réquisition des navires étrangers.

(48) On en trouve déjà certains au 16^e siècle. Mais ce ne sont là que des accords isolés.

Nous en avons mentionné un. Voir supra p. 20 et 21.

SECTION II

Deuxième phase : du milieu du 17^e siècle à la fin du 18^e

Restrictions apportées par le Droit Conventionnel à la réquisition des navires étrangers, persistance de l'existence en Droit Positif de la faculté d'opérer cette réquisition, caractères de celle-ci, tels sont les trois grands chefs sous lesquels semblent pouvoir être groupés les développements auxquels donne lieu l'étude de cette deuxième phase.

§ 1). *Restrictions apportées par le droit conventionnel à la réquisition des navires étrangers*

Dès la fin de la première moitié du 17^e siècle commencent à se multiplier les conventions contenant des clauses par lesquelles l'un des contractants renonce à exercer son droit de réquisitionner les navires nationaux de l'autre si certaines conditions ne sont pas remplies et cela, en général, à charge de réciprocité.

Cette exigence de la réciprocité n'apparaît pas toutefois dans l'article X du premier en date de ces accords ayant quelque notoriété, celui du 29 janvier 1642 conclu à Londres « entre Charles II, Roi de la Grande-Bretagne et le Roi de Portugal Jean IV » (49). Cet article dispose :

« Que le très renommé Roy de Portugal ou ses Ministres dans l'estendue de ses Royaumes et Estats ne pourront, ni retenir les Navires des Sujets du très renommé Roy de la Grande-Bretagne, ni ses sujets sans son consentement pour ses services de guerre, ni pour aucun autre service quelconque, mais que lesdits Navires et Sujets pourront partir librement, quand il leur plaira, des Ports et Etats dudit Roy, sans aucun empê-

(49) Dumont, *Corps Universel Diplomatique du Droit des Gens* (1728) t. VI, 1^{re} Partie, p. 238 à 240.

chement de la part dudit Roy de Portugal ny de ses Ministres et que les Biens et Marchandises des Sujets du Roy de la Grande-Bretagne ne pourront être pris pour le service du Roy de Portugal, si ce n'est au prix courant et raisonnable, pour être payés deux mois après, à moins que les deux Parties ne conviennent ensemble de quelque autre temps pour le paiement ».

Il serait intéressant de rapprocher ce texte de l'article V du même traité, d'après lequel quand « les Sujets du Roy de la Grande-Bretagne arriveront avec leurs Navires dans les Havres du très renommé Roy de Portugal, dans ses Royaumes et Seigneuries, ils ne seront pas contraints de charger ou embarquer sur leurs Vaisseaux aucune sorte ny quantité de denrées et marchandises, qu'il ne plaira auxdits Sujets du Roy de la Grande-Bretagne, et qu'ils adviseront bon être ; et que les Sujets du Roy de Portugal jouiront de la même liberté dans les Havres et Seigneuries du Roy de la Grande-Bretagne ».

Ce traité est, la question de la réciprocité mise à part, assez représentatif de tout le groupe de traités de l'époque dont les rédacteurs ont eu pour but de restreindre, voire de supprimer, la réquisition des navires nationaux de l'un des contractants par l'autre.

Lorsqu'ils ne défendent pas purement et simplement cette réquisition, ils exigent, pour qu'elle puisse être effectuée, un accord de l'Etat réquisitionnant soit avec l'Etat du pavillon soit avec le propriétaire du navire.

Le traité franco-danois du 25 Novembre 1645 exige dans son article X (50) que toute réquisition de navires soit précédée du « consentement du Roy à qui ils appartiendront ou du Maistre quand même le Capitaine y consentirait ».

En 1654 était conclu entre Cromwell et le Roi de Portugal un traité dont un article IX (51) contenait des dispositions qu'il faut rapprocher de celles de l'article X du traité de 1642.

Le traité des Pyrénées, de 1659, entre la France et l'Espagne (article IX) (52) veut qu'intervienne avant toute réquisition de navires le consentement de « ceux à qui il appartiendra ».

(50) *Ibid.* T. VI, 1^{re} Partie, p. 329.

Voir aussi traité dano-hollandais de la même année, *Ibid.* t. VI, 1^{re} Partie, p. 313.

(51) *Ibid.* t. VI, 2^e Partie, p. 83.

(52) *Ibid.* t. VI 2^e Partie, p. 266.

Selon l'article XVII du traité anglo-espagnol du 23 Mai 1667 (53), le consentement préalable de l'Etat du pavillon est nécessaire.

On retrouve l'expression du traité des Pyrénées, « consentement de ceux à qui il appartiendra », dans l'article XVI du traité d'Utrecht de 1713 entre la France et les Provinces-Unies (54).

Dans le même ordre d'idées citons : le traité de 1725 entre l'Empire et l'Espagne (article XXV : libre et volontaire contrat »), (55), celui de 1739 entre la France et les Pays-Bas (article XIII) (56), le traité franco-danois du 23 août 1742 (articles XXX et XXXI) (57), celui conclu entre les deux Siciles et les Pays-Bas, le 27 août 1753 (article XVII) (58).

Dans l'article VIII du traité du 8 octobre 1782 entre les Etats-Unis et les Pays-Bas (59) nous lisons :

« Les patrons et propriétaires de navires, matelots..... vaisseaux et bâtiments..... de chacun des alliés ou de leurs sujets.... ne pourront être assujettis à un embargo ni retenus dans aucun des pays de l'autre allié, pour quelque expédition militaire, usage public ou particulier que ce soit, par saisie, par force ou de quelque manière semblable ».

De cette disposition rapprochons les articles XIII et XIV du traité russo-danois de la même année (60).

Article XIII : « Aucun navire... appartenant aux sujets de l'une des deux puissances alliées, ni personne de son équipage ne pourra être arrêté... dans les ports de l'autre...

Article XIV : « D'un autre côté, aucun de ces navires ne sera forcé de servir en guerre, ni à aucun transport quelconque contre son gré ».

Le traité de 1783 entre les Etats-Unis et la Suède (article

(53) *Ibid.* t. VII 1^{re} Partie, p. 30.

(54) *Ibid.* t. VIII, 1^{re} Partie, p. 177.

(55) *Ibid.* t. VIII, 2^e Partie, p. 117.

(56) Wenck, *Codex Juris Gentium* ((1781) T. I p. 420.

(57) *Ibid.* T. I p. 622-623.

(58) *Ibid.* T. II p. 762.

(59) Martens et Cussy, *Recueil de Traités, Conventions et Actes Diplomatiques* (1846) T. 1 p. 242.

(60) *Ibid.* T. 1, p. 254 et 255.

XVII) (61) s'exprime en des termes identiques à ceux de l'article VIII du traité de l'année précédente entre les Etats-Unis et les Pays-Bas.

L'article XIX du traité du 1^{er} janvier 1787 entre les Etats-Unis et le Maroc (62) prohibe formellement la réquisition par l'un des Etats contractants des navires de l'autre, comme les articles 24 et 25 du traité franco-russe de la même année (63) et l'article VII du traité conclu le 27 octobre 1795 entre les Etats-Unis et l'Espagne (64).

Le droit pour un Etat de réquisitionner les navires se trouvant sur son territoire est restreint considérablement par les traités qui veulent qu'intervienne avant que soit effectuée par un des contractants la réquisition de navires battant le pavillon de l'autre, un accord entre les deux Etats.

Mais la plupart des dispositions conventionnelles que nous avons analysées vont plus loin. Nous avons vu qu'elles exigent en général le consentement du propriétaire pour que les navires nationaux d'une partie entrent au service de l'autre. Dans ce cas c'est à peine si on peut parler de réquisition, il s'agit plutôt d'un contrat amiable.

On remarque, d'autre part, que ces dispositions sont, dans l'ensemble, rédigées en des termes particulièrement rigoureux ; elles précisent que la réquisition ne sera admise en aucun cas, pas même pour la sauvegarde et la défense de l'Etat.

Il y a d'ailleurs dans toutes ces clauses une certaine uniformité, quant à leur rédaction même (65).

Elles ne contiennent pas, pour la plupart, de stipulation

(61) *Ibid.* T. 1 p. 271.

Voir également le traité du 10 Septembre 1785 entre les Etats Unis et la Prusse (art. XVI) dans *Martens, Recueil de Traités*. T. IV p. 44.

(62) *Ibid.* T. 1, pp. 382-383.

(63) Clercq, *Recueil des Traités de la France*, T. 1 p. 180 et 181.

(64) *Martens et Cussy*, T. 2 p. 107.

(65) Dans les « Conventions générales touchant la navigation et le commerce » contractées par les puissances européennes antérieurement à 1740, l'Abbé de Mably a relevé l'existence d'une véritable clause-type ainsi conçue :

« On ne peut arrêter les marchands, les maîtres de navire, les pilotes, les matelots, ni saisir les vaisseaux et leurs marchandises, en vertu de quelque mandement général ou particulier, pour quelque cause que ce soit, de guerre ou autrement, ni même sous prétexte de s'en servir pour la défense du pays... » (*Le Droit Public de l'Europe*, Vol. II p. 329, dans *Œuvres Complètes*, Lyon 1796 T. 6).

précise concernant l'indemnité (66). Elles demandent seulement que cette indemnité soit équitable. Une prescription plus stricte n'était évidemment pas d'une très grande utilité. Lorsque le consentement du propriétaire était exigé (et c'était en général le cas), celui-ci pouvait refuser de mettre son navire au service de tel Gouvernement étranger s'il jugeait insuffisante la compensation offerte. Le but cherché, éviter la spoliation des propriétaires de navires et des armateurs, était donc atteint.

Les clauses de ce type, qui s'expliquaient par le désir de mettre fin aux abus qui se produisaient en la matière, se trouvaient, nous avons pu le constater, dans un nombre relativement très grand de traités. Mais peut-on aller jusqu'à dire, comme le faisait Harley (67), que toutes les conventions du 17^e siècle traitant du droit de réquisitionner des navires étrangers en prohibaient l'exercice ?

Nous ne le croyons pas.

Cela ne serait pas conforme à la réalité.

L'article XIX du traité du 5 avril 1654 entre la Grande-Bretagne et les Pays-Bas (68) admet, de même que l'article XXVI du traité de juillet 1667 entre les mêmes Puissances, (69) la possibilité de la réquisition par l'une des parties des navires battant le pavillon de l'autre, au cas de nécessité et moyennant une juste indemnité.

L'article XII du traité conclu en août 1797 par les Etats-Unis avec la Tunisie admet aussi l'éventualité d'une réquisition (70).

(66) Toutefois, l'article X du traité anglo-portugais de 1642 exigeait que cette indemnité fût payée dans les deux mois suivant la réquisition ; l'article IX du traité des Pyrénées du 7 Novembre 1659 voulait un *payement au comptant*.

(67) *Op. cit.* p. 279.

(68) Item, quod Mercatores, Naucleri, Gubernatores et Nautes, alterutris Reipublicae eorumve Naves, Bona aut Mercimonia in Terris, Portubus, Navium Stationibus, aut Fluminibus alterius non proehendentur, vel sub arresto detinebuntur ex Edicto quovis generali aud speciali, sive ad Bellum, sive ad alium quemlibet usum, nisi summa necessitate id cogente, justa etiam satisfactione ob id data... (Dumont T. VI 2^e Partie, p. 76).

(69) Dumont, t. VII, 1^{re} Partie, p. 47.

(70) Par. 3 : « No captain shall be detained in port against his consent, except when our ports are shut for the vessels of all other nations ».

Par. 5 : « In case the Government shall have need of an American merchant-vessel, it shall cause it be freighted, and then a suitable freight shall be paid to the captain agreeably to the intention of the Government and the captain shall not refuse it ».

(Malloy, *Treaties, Conventions, International Acts, Protocols and Agreements between the United States of America and Other Powers*, 1910, T. 2 p. 1797).

§ 2). *La réquisition des navires étrangers ne semble pas en fait être tombée en désuétude durant cette phase*

La conclusion de nombreux traités restrictifs en matière de réquisition de navires étrangers signifiait-elle que celle-ci était tombée en désuétude ?

Ces traités confirmaient-ils le droit existant ou y apportaient-ils seulement des exceptions ?

Hautefeuille, tirant argument du grand nombre de ceux-ci et du fait qu'ils ne reconnaissaient pas explicitement l'existence du droit pour un Etat de réquisitionner les navires étrangers, affirme que ce droit n'existait plus, en admettant qu'il ait jamais existé (71).

Mais si la thèse de cet auteur a eu quelques partisans, l'opinion contraire a recueilli de nombreux suffrages.

On a pu voir un argument en faveur de cette dernière dans la rédaction même des traités (72). Ils ne disent pas : « les navires *pourront* être réquisitionnés *à moins que...* », mais « les navires *ne pourront* être réquisitionnés *que si...* »

La réquisition des navires étrangers n'était-elle pas admise en Droit ?

La plus grande partie de la Doctrine du temps se prononçait pour l'affirmative.

Zouche (73) et Gentilis (74) paraissent l'admettre implicitement dans certains passages de leurs œuvres.

Stypmann y voyait un véritable droit (75), Loccenius

(71) *Histoire...* p. 437.

(72) A. J. Juillet 1939 Sup. II p. 368 (*Projet de Convention commenté sur les Droits et Devoirs des Neutres dans la Guerre Maritime et Aérienne préparé par la Commission des Recherches de Droit International de la Faculté de Droit Harvard*).

(73) *Op. Cit.* loc. cit.

(74) *Hispanicoe advocaciones libri duo*, Livre I, Chap. 26 (Voir Texte de l'édition de 1661 et traduction anglaise du Professeur Frank Frost Abbott, New-York 1921, t. II — traduction — p. 119).

(75) « ...hoc quaeritur, an tempore necessitatis possit princeps naves in portu repentis cogere, ut sibi senitia praestant Fieri id posse, intrepide adfirmo et quotidiana id confirmat praxis, cum hac tamen lege, ut fui laboris et officii digna capiant praemia emolumenta ». (*Jus Maritimum* dans Heinnecius, *Scriptorum de Jure nautico et maritimo fasciculus*, — 1740 — p. 609).

également ; il le basait sur la souveraineté (76), de même que Marquadus (77).

Vattel qui, nous le verrons, exige certaines conditions pour qu'une réquisition de navires étrangers soit valablement effectuée, déclarait que la pratique de l'Europe était en faveur de cette réquisition (78).

Celle-ci fut également admise par l'Abbé de Réal.

« L'embargo, — écrivait-il, (79) « se met sur tous les vaisseaux des sujets, des étrangers et des Puissances neutres, alliées ou non ».

Et aussi :

« L'usage de l'embargo est aujourd'hui si généralement établi chez toutes les puissances maritimes de l'Europe, qu'il est tourné en droit ».

Dans l'ensemble de cette période une faculté de réquisition portant sur les navires étrangers était reconnue.

Dans les différents cas d'espèce l'Etat qui avait pratiqué la réquisition affirmait qu'elle avait pour base un véritable droit.

Traitant de ce qu'il appelle le « prétendu droit d'angarie », Kleen qui souhaite aussi ardemment qu'Hautefeuille la disparition de la réquisition des navires étrangers, écrit :

« On en rencontre des cas surtout dans les campagnes de Louis XIV, toujours avec la prétention que c'étaient là des actions légitimes » (81).

(76) « Has angarias imponere possunt navibus illi principes et reipublicae, quae jura majestatis habent. Inter regalia enim referuntur quoque navium praestationes... » (*De Jure Maritimo*, dans Heinnecius, *op. cit.* p. 926).

(77) « Naves tamen, etiam extranea, potest, propter publicam utilitatem, a Rege et Principe supremo, ad publicum usum converti... »

Quae navium detentiones voce Persica vocatur Angariae... seu onus, quo in transvehendo commeatu armis, equis, exercitu, tempore expeditionis bellicae, Principibus seu Rebuspub. naves servire tenentur. Quas imponere possunt illi, qui jura Majestatis habent. Inter regalia anim referuntur quoque ; navium praestationes... » (*De Jure Maritimo* — 1662 — p. 226).

(78) *Le Droit des Gens ou Principes de la Loi Naturelle* (édition de Pradier-Fodéré, Paris, 1863 T. 2, p. 106).

(79) *Op. cit.* t. V, p. 537.

(80) *Op. cit.* t. V, p. 540. L'auteur prend ici l'embargo dans un sens très large. Il comprend la réquisition proprement dite de navires, suivant l'arrêt de prince ou l'embargo.

(81) *Lois et Usages de la Neutralité*, T. II 1900, p. 69.

Loccenius nous apprend qu'à cette époque l'usage était en ce sens en Suède comme dans les autres royaumes (82).

Parmi les précédents que nous trouvons rapportés dans des auteurs de l'époque et qui nous renseignent sur la pratique du temps, citons la réquisition d'un navire anglais en Toscane, affaire relatée entre autres par Gentilis (83).

En 1714, en vue d'une expédition dirigée contre Majorque quatre navires anglais furent réquisitionnés à Barcelone par le Gouvernement espagnol (84).

L'abbé de Réal rapporte (85) que des navires étrangers furent réquisitionnés notamment en 1718 par les Espagnols en vue de leur expédition de Sicile, en 1732 pour la conquête d'Oran, en 1748 pour transporter des grains à Carthagène.

Les développements qu'il fait à ce propos sont d'ailleurs particulièrement intéressants en ce qu'ils nous permettent de nous représenter ce qu'était à l'époque, en cette matière, la physionomie de la pratique dont nous allons nous efforcer maintenant de rendre les traits caractéristiques.

§ 3). *Caractères de la réquisition des navires étrangers du milieu du 17^e siècle à la fin du 18^e*

La question du cadre géographique d'exercice de cette réquisition sera tout d'abord envisagée (I), puis celle de son étendue (II). On passera ensuite à l'examen de ses conditions : en quelles circonstances elle intervenait (III), comment était résolu le problème de l'indemnité (IV).

I. — Les réquisitions de navires étrangers effectuées durant cette phase paraissent l'avoir été dans l'ensemble à l'intérieur des ports de l'Etat qui en était l'auteur.

Le processus était le même que celui déjà rencontré au cours de la phase précédente : un arrêt de prince était ordonné

(82) « Unde ut aliorum regnorum ac rerumpub. ita et Suediae moribus ad dictum onus adstringuntur naves... » *op. cit.* loc. cit.

(83) *Op. cit.* loc. cit.

(84) Voir une dépêche de l'Amiral Sir J. Wishart à Burchett dans « *Documents relating to the Law and Custom of the Sea* », Vol. I, p. 237 (éd. R. G. Marsden, Navy Records Society), cité dans Bullock, *op. cit.* p. 109).

(85) *Op. cit.*, T. V, p. 536 et suiv.

afin de permettre un choix parmi les navires tombant sous le coup de cette mesure (86).

Cette méthode était pratiquée principalement en Espagne et en Angleterre (87).

Réal rapporte qu'elle le fut notamment lors des réquisitions faites par les Espagnols en 1718 en vue d'une expédition en Sicile et en 1732 pour celle d'Oran (88).

Il s'agissait là de la réquisition d'un certain nombre de navires en bloc.

II. — Au cours de cette période, comme durant celle qui a fait l'objet de notre première Section, la réquisition des navires étrangers paraît s'être étendue en général à l'équipage, le navire étant alors réquisitionné en tant qu'entité organisée.

Ce fut le cas, par exemple, dans les réquisitions auxquelles se livrèrent les Espagnols en 1718, 1732 et 1748.

On rencontre toutefois certaines réquisitions portant uniquement sur le navire à l'exclusion de son équipage. Témoin celle d'un navire anglais en Toscane rapportée par Gentilis (89).

III. — Cette réquisition avait été effectuée en vue d'une expédition militaire, comme le furent également celles qu'exercèrent les Espagnols en 1718 et en 1732.

Mais on ne peut voir là une règle générale. Pas plus que dans la période précédente, le droit que revendiquaient certains Etats de réquisitionner des navires étrangers ne paraît avoir été un droit de belligérant. Etre en guerre n'aurait pas été une condition pour pratiquer la réquisition des navires étrangers. En aucun cas, le droit d'opérer celle-ci n'a, semble-t-il, été considéré par les Etats comme juridiquement fondé sur la qualité de belligérant.

Ceux-ci, lorsqu'ils avaient eu l'occasion d'exprimer leurs prétentions en la matière, auraient soutenu que le fondement

(86) Il est à noter que le même procédé était utilisé dans la pratique, de la presse des marins (voir notamment Réal *op. cit.*, T. V p. 538 et 539).

(87) Voir *ibid.* p. 536 à 540.

(88) *Ibid.*, pp. 537 et 538.

(89) *Op. cit.* (T. 2 traduction) :

« There was an English ship off the Tuscan shore already loaded and about to sail here to England, when it was seized on the order of the Tuscan, unloaded, and sent to war and lost on the return trip » (p. 119).

« ...the Tuscans took over the ship by requisition... » (p. 120).

du droit de réquisitionner les navires étrangers se trouvait dans la souveraineté de l'Etat qui l'exerce (90).

Les pages déjà citées de l'Abbé de Réal, qui s'efforce d'exposer la pratique de son temps, paraissent assez significatives à cet égard.

Mais comment devait être motivée et l'était en fait la réquisition des navires étrangers ?

Vattel (91) exige pour que cette réquisition soit valablement effectuée que la condition de nécessité soit remplie. Mais il faut aussi, selon lui, que les propriétaires des navires ne se trouvent pas « dans la même nécessité » que l'Etat auteur de la réquisition.

Pour d'autres juristes de l'époque, des navires pouvaient être réquisitionnés en cas de « simple besoin ». Réal est particulièrement net à ce sujet.

« Le simple besoin », écrit-il, « autorise un Souverain à mettre un embargo, comme on s'exprime aujourd'hui dans toute l'Europe, sur tous les navires marchands qui se trouvent dans ses ports, et dont il veut se servir pour quelque expédition, pour quelques transports, ou pour quelque autre usage » (92).

Un peu plus bas nous lisons : « On pourrait donner à l'embargo une origine très ancienne, en la rapportant à Xénophon qui la pratiqua dans la retraite des dix mille ; mais le cas où ce général se trouvait est celui de la nécessité ; au lieu que *la seule raison de bienséance suffit aujourd'hui* » (93).

En conclusion, il insiste encore sur la même idée pour la préciser davantage :

(90) C'est ce qu'aurait fait, entre autres, la France sous Louis XIV. Voir Bullock, *op. cit.* p. 106.

(91) *Op. cit.* loc. cit.

Cf. Loccenius :

« Quamvis Angariae navium sit onus aliquod quo servire naves tenentur, tamen et hoc non praeindicat libertati naturali commerciorum ac navigationis, quum solum sit temporarium, et publicae necessitatis, ut postea ostendetur, qua cessante cessat » (*op. cit.* p. 925).

Mais il écrit un peu plus bas :

« Causa huius oneris est *necessitas et utilitas publica* in expeditione principali aut liberae reipublicae » (p. 927).

(92) *Op. cit.* T. V, p. 536.

(93) Cf. Marquadus : Navis tamen etiam extranea, potest, propter, publicam utilitatem, a Rege et Principe supremo ad publicum usum converti (*op. cit.* loc cit).

« ...On le met (l'embargo) dans tous les cas où on en a besoin, précisément parce qu'on en a besoin. Chaque souverain peut le pratiquer. Comme l'usage est le même partout, il est réciproque, et aucun Etat n'a le droit de s'en plaindre » (94).

Les vues de Vattel étaient celles d'un théoricien de l'Ecole du Droit Naturel.

Réal, par contre, se targuait d'exposer le Droit Positif de son temps.

Il semble qu'en fait on retrouve dans ce dernier auteur le reflet de la pratique.

C'est pourquoi il n'est pas sans intérêt de connaître également ses vues en ce qui concerne le problème de l'indemnité de réquisition.

IV. — Il est manifeste que, d'une manière générale, les Etats se contentaient de payer le prix du transport effectué (95), ce prix comprenant s'il y avait lieu, et cela était fréquemment le cas, la rétribution des services de l'équipage.

Si l'on s'en rapporte à Réal (96), le taux de cette rétribution variait dans des proportions notables d'un cas à l'autre.

Nous avons vu plus haut que les navires avant d'être réquisitionnés en vue d'une utilisation quelconque, étaient immobilisés dans le port où ils se trouvaient mouillés.

Or un délai plus ou moins long s'écoulait assez souvent entre la date à laquelle avait été décrété l'Arrêt de Prince et celle de l'utilisation du navire. Réal (97) nous apprend qu'en général les propriétaires n'étaient pas indemnisés pour la durée de l'immobilisation, mais seulement pour le temps pendant lequel le navire avait été à proprement parler utilisé. Il cite aussi des exemples où les expéditions projetées et en vue desquelles un Arrêt de Prince avait été décidé n'eurent pas lieu et rapporte qu'aucun dédommagement ne fut alloué. Ce fut le cas en Angleterre et en Espagne au cours de l'année 1740 (98).

Il conviendrait maintenant de se demander à qui incombait,

(94) *Ibid.* p. 540.

(95) Loccenius regardait cette compensation comme obligatoire, *op. cit.* p. 927.

(96) *Op. cit.* T. V p. 537 à 540.

(97) *Ibid.*

(98) « Les mêmes Princes (le Roi d'Espagne et le Roi d'Angleterre) mirent plusieurs embargos dans leurs ports ; mais les expéditions projetées n'ayant pas eu lieu, ces embargos furent levés au bout de quinze jours ou de trois semaines, et les vaisseaux marchands arrêtés ne reçurent aucun dédommagement ». (*op. cit.*, T. V p. 539).

alors que le navire se trouvait sous l'empire de la réquisition, la charge de sa perte ou de dommages qu'il aurait subis par cas fortuit. Il semble que lorsque le navire était utilisé à des fins militaires, l'Etat auteur de la réquisition assumait en général la responsabilité de la perte par le fait de guerre (99).

Rapportant le cas, déjà mentionné, du navire anglais réquisitionné en Toscane, Gentilis nous apprend qu'après avoir été employé à des opérations de guerre au loin, le bâtiment périt au cours du voyage de retour. En admettant même qu'il n'y ait eu aucune faute de la part du capitaine et des membres de l'équipage (100), ce qui n'aurait d'ailleurs pas été le cas, les propriétaires du navire devaient être dédommagés de sa perte. Mais Gentilis insiste à ce propos sur le fait que le propriétaire du navire n'était pas intervenu dans le choix des matelots. Il affirme d'autre part que l'Etat auteur de la réquisition d'un navire, étant responsable de sa perte si celle-ci vient à se produire pendant la durée de la réquisition, quand il s'agit d'un navire national, doit l'être a fortiori à l'égard d'un navire étranger dans le même cas (101).

Après examen du droit conventionnel, de la pratique et de la doctrine du milieu du 17^e siècle à la fin du 18^e, on peut dire, semble-t-il, que la réquisition des navires étrangers ne fut pas durant cette période différente de ce qu'elle avait été durant la précédente.

Elle continua à être exercée en pratique. Elle le fut dans l'ensemble sous la même forme, en ce sens que, opérée en général dans les eaux de l'Etat qui en était l'auteur, elle était précédée

(99) Voir notamment dans ce sens Gentilis *op. cit.* (T. 2 Traduction) pp. 119 à 123.

Par contre Loccenius écrivait :

« Si naves in praestatione angariarum deripiantur a proedonibus vel hostibus, aut deteriores reddantur, num a principe, cui istae angariae debentur, hoc damnum erit refarciendum? Non videtur: quod subditi non censeatur naves suas locasse principe, sed obligationi ab ipsa sibi impositae satisfecisse » (*op. cit.* p. 927).

(100) La réquisition de l'équipage n'avait pas, rappelons-le, accompagné celle du navire. Des marins toscans avaient remplacé sur le navire les marins anglais qui s'y trouvaient.

(101) « However on considering the matter more carefully, I side with our countrymen in whose favor, moreover, is the ruling of our doctors expressly concerning the ship which a prince received for his own use from his own subjects. This ship was lost in such a way that the prince is hold for the loss. A prince is obligated to restore to his people what he has received from them for the public advantage, whether in war or peace. Now if a prince is obligated to his own people how much more will he be obligated to the subjects of another prince » (*op. cit.* T. II p. 119).

de la fermeture des ports dans lesquels se trouvaient les navires susceptibles d'être réquisitionnés.

De même, la réquisition du navire était accompagnée, sinon toujours tout au moins habituellement, de celle de l'équipage (102).

Cette réquisition dont l'exercice paraît, sous des modalités diverses, nous l'avons vu, avoir été admis par les auteurs du temps comme celui d'un droit et revendiqué à ce titre par de nombreux Etats, n'a été considérée à aucun moment, durant cette période, comme un droit de belligérant.

Dans l'ensemble d'ailleurs, au cours de cette phase, comme durant la première, la réquisition des navires étrangers ne semble pas avoir obéi à des règles très strictes et cette remarque, qui doit dominer et éclairer l'étude que nous avons faite, se vérifie notamment, il nous a été donné de le constater, à propos de la question de l'indemnité.

Il ne faut pas perdre de vue le fait que le Droit n'avait pas encore atteint un degré élevé d'élaboration, que la théorie de la responsabilité notamment n'était pas précisée. D'autre part, on pouvait à peine à cette époque parler d'un Droit International Public tel qu'on l'entend aujourd'hui.

Les relations inter-étatiques étaient très différentes de ce qu'elles deviendront plus tard avec le développement du Droit des Gens.

Dans l'évolution historique de cette discipline la période qui va du milieu du 17^e siècle à la fin du 18^e est caractérisée par un progrès notable accompli en matière de traités.

Or ceux-ci, particulièrement abondants d'ailleurs, apparaissent, dès le milieu du 17^e siècle, comme singulièrement hostiles à la réquisition des navires étrangers.

Cette tendance ne fait que s'accroître durant le siècle suivant.

D'autre part, force est de remarquer qu'il ne fut pas fait dans la seconde moitié de ce dernier un usage fréquent de la réquisition envisagée.

Cet état de chose nous a permis de nommer cette phase celle de la décadence. La période qui lui succéda fut marquée par un nouveau développement de l'institution qui devint alors quelque peu différente à certains égards.

(102) Nous avons pu constater que la rédaction même des traités était révélatrice à cet égard.

SECTION III

Troisième phase : Après 1798

L'année 1798 vit Bonaparte réquisitionner des navires neutres sur une grande échelle.

Le 11 juillet de l'année suivante fut conclu entre les Etats-Unis et la Prusse un traité qui, de l'avis général (103) constitue dans l'histoire de la réquisition des navires étrangers une étape importante.

Ce traité reconnaît (sous certaines conditions il est vrai) le droit d'un Etat de réquisitionner les navires étrangers (104). On a pu y voir l'indication de la nouvelle tendance du droit conventionnel en la matière.

Elle se caractérise par une atténuation de l'hostilité, que nous avons notée précédemment dans les accords entre Etats, concernant la réquisition des navires étrangers. Une étude, même limitée, du droit conventionnel du temps est à cet égard révélatrice (105).

D'une manière générale, la défaveur vis-à-vis de cette réquisition que nous avons vu se prolonger jusqu'aux dernières décades du 18^e siècle, diminua, semble-t-il. Pour apprécier ce fait un aperçu de la pratique ne sera pas inutile.

(103) Voir entre autres Bullock, *op. cit.* p. 110 et Harley *op. cit.* p. 270.

(104) Son article XVI dispose en effet :

« Si en temps de guerre, ou dans les cas d'une pressante nécessité, une des parties contractantes se trouvait obligée de mettre un embargo général dans tous ses ports ou dans certaines places déterminées, les bâtiments de l'autre partie *seront soumis à cette mesure*, comme ceux des nations les plus favorisées, mais sans pouvoir réclamer *en leur* faveur les exceptions stipulées dans l'art. XVI du traité précédent de 1785. Mais d'autre part, les propriétaires des vaisseaux qui auront été retenus, soit pour une entreprise militaire, soit pour tout autre usage, devront recevoir du gouvernement qui les aura employés, une indemnité convenable, tant pour le fret, que pour la perte occasionnée par le retard » (Martens *Recueil*, T. VI p. 683).

(105) G. F. de Martens écrivait pourtant : « Il est... douteux si la loi naturelle autorise, au moment d'une rupture, à saisir chez soi les navires neutres dans le dessein de les faire servir pendant quelque temps à l'usage de la flotte, moyennant une rétribution proportionnée. L'usage avait introduit cette sorte d'embargo, mais aujourd'hui *la plupart des traités de commerce l'ont aboli* ». (*Précis du Droit des Gens moderne de l'Europe* (1831 T. II).

Il permettra également de dégager certaines règles d'application de cette mesure, en particulier celles relatives à l'importante question de l'indemnité allouée au propriétaire du navire réquisitionné.

On pourra alors se représenter les grands traits de la physionomie de la réquisition des navires étrangers à l'époque, ceux notamment qui la rendaient différente de ce qu'elle avait été jusque là, qui permettaient de prévoir l'aspect qu'elle prendrait par la suite.

§ 1) *Le droit conventionnel*

Le 19^e siècle vit un grand développement du Droit International Public en général et du droit conventionnel en particulier. C'est là qu'il faut rechercher la cause de la multiplicité des traités s'occupant directement ou indirectement de la réquisition des navires étrangers.

Etudier le détail de tous ces accords, les énumérer même, serait une entreprise qui déborderait du cadre de cette étude. Nous nous bornerons à en indiquer les principaux types en citant à l'appui pour chacun d'eux les traités conclus alors en la matière par quelques Etats maritimes choisis parmi les principaux.

Les traités qui reconnaissent à chacune des parties la faculté de réquisitionner les navires de l'autre et se bornent à poser certaines conditions à l'exercice de cette réquisition sont infiniment plus nombreux relativement qu'ils ne l'étaient durant la période précédente.

Nous entendons par là évidemment des accords qui réglementent la réquisition sans lui faire perdre son caractère en la transformant en un véritable contrat amiable.

Au sujet des *circonstances* présidant à la réquisition des navires nationaux de l'une des parties par l'autre les clauses de ces traités présentent une certaine uniformité.

Dans la très grande majorité d'entre elles l'éventualité d'une réquisition est envisagée dans le cas d'une expédition militaire ou pour la satisfaction d'un besoin d'intérêt général. On n'y trouve pas l'exigence de la condition de nécessité (106).

(106) Voir toutefois l'article XVI précité du Traité du 11 juillet 1799 entre la Prusse et les Etats-Unis. Ce traité fut renouvelé le 1^{er} Mai 1828 (Martens ; *Nouveau Recueil de Traités*, T. 7 bis, p. 619).

Il en est ainsi dans l'article 5 du traité du 3 octobre 1824 entre les Etats-Unis et la Colombie :

« Les citoyens des deux Nations ne pourront être soumis à aucun embargo, ni retenus avec leurs navires, cargaisons, marchandises, ou autres effets, *pour quelque expédition militaire, pour utilité publique ou particulière quelconque, sans qu'il soit alloué aux intéressés une indemnité suffisante* » (107).

La même remarque peut être faite pour l'article VI du traité du 5 décembre 1825 conclu par les Etats-Unis avec la Confédération de l'Amérique Centrale (108) dont la rédaction est identique à celle de la disposition précitée, comme l'est d'ailleurs celle de l'article VII du traité du 12 décembre 1828 avec le Brésil (109) et, en ce qui nous intéresse présentement, l'article VIII du traité conclu avec le Mexique le 5 avril 1831 (110).

L'article V du traité du 16 mai 1832 avec le Chili (111) est la reproduction de l'article VII du traité de 1828 avec le Brésil, de même que l'article 8 du traité avec le Vénézuéla du 20 janvier 1836 (112), une partie de l'article 4 du traité du 13 novembre 1836 avec la Confédération Pérou-Bolivie (113), l'article VIII du traité avec l'Equateur du 13 juin 1839 (114) et, pour ce qui est des circonstances envisagées comme susceptibles de présider à la réquisition, l'article 8 du traité du 2 janvier 1850 avec San-Salvador (115) et 2 (paragraphe 3 in fine) de celui avec le Pérou du 26 juillet 1851 (116).

Parmi les dispositions des traités conclus à cette époque par les Pays-Bas relevons l'article X du Traité de 1856 avec le Guatémala (117). Comme les traités précités empruntés au droit conventionnel des Etats-Unis, il ne pose pas en réalité de conditions quant à la façon dont doit être motivée la réquisition des navires de l'une des Parties par l'autre, et ne paraît

(107) Martens, *Supplément au Recueil de Traités*, t. 2 p. 413.

(108) Martens, *Nouveau Recueil* T. VI bis p. 829.

(109) *Ibid.* T. IX, p. 57.

(110) *Ibid.* t. X, p. 330.

(111) *Ibid.* T. XI, p. 440.

(112) *Ibid.* t. XIII, p. 550.

(113) *Ibid.* t. XV, p. 128.

(114) *Ibid.* t. IV, Sup. p. 305.

(115) *Ibid.* t. XV, p. 71.

(116) *Ibid.* T. XVII p. 121.

(117) Cité dans A. J. Juillet 1939 Sup. 2^e Section p. 364.

envisager comme susceptible de se produire que la réquisition en cas de guerre ou dans un but d'intérêt général.

Il en est de même des dispositions suivantes de traités de navigation conclus par la France durant la première moitié du 19^e siècle :

L'article 6 du traité du 9 Décembre 1834 avec la Bolivie, dont voici les termes :

« Les citoyens de l'un ou de l'autre pays ne pourront être respectivement soumis à aucun embargo, ni être retenus avec leurs navires, cargaisons, marchandises ou effets, pour une expédition militaire quelconque, ni pour quelque usage public ou particulier que ce soit, sans qu'il soit immédiatement accordé aux intéressés une indemnité suffisante... » (118).

L'article 4 du traité du 25 mars 1843 avec le Vénézuéla (119), l'article 7 de celui du 6 juin 1843 avec l'Equateur (120), l'article 6 de celui du 28 octobre 1844 avec la Nouvelle Grenade (121), l'article 6 du traité avec le Chili du 15 septembre 1846 (122), l'article 7 du traité du 8 mars 1848 avec le Guatemala (123), l'article 4 de celui du 8 mai 1852 avec la République Dominicaine (124), l'article 6 de celui du 2 janvier 1858 avec le Salvador (125) et l'article 7 du traité du 11 avril 1859 avec le Nicaragua (126).

L'article 5 du traité franco-péruvien du 9 mars 1861 dispose que : « Les sujets et citoyens de l'un et de l'autre Etat ne pourront respectivement être soumis à aucun embargo, ni être retenus avec leurs navires, équipages, marchandises et effets pour une expédition militaire, ni pour quelque usage que ce soit, sans une indemnité.... » (127).

Dans la plupart des dispositions conventionnelles ci-dessus énumérées, qu'elles soient empruntées au droit conventionnel américain, néerlandais ou français, on relève la formule suivante : « Les sujets... de l'un et l'autre Etat... ne pourront être retenus avec leurs navires... pour quelque usage public ou

(118) Clercq, t. IV p. 286.

(119) *Ibid.* t. 5 p. 9.

(120) *Ibid.* p. 91.

(121) *Ibid.* p. 250.

(122) *Ibid.* p. 461.

(123) *Ibid.* p. 605 : Costa-Rica adhéra à ce traité le 12 Mars de la même année. (*ibid.* p. 615).

(124) Clercq, t. 6 p. 187.

(125) *Ibid.* T. 7 p. 34.

(126) *Ibid.* t. 7 p. 588.

(127) *Ibid.* T. 8 p. 196.

particulier que ce soit... sans qu'il leur soit accordé une indemnité etc... »

On peut se demander ce que l'on doit entendre par « usage particulier ».

Nous trouvons à ce propos des éclaircissements dans la Déclaration officielle échangée le 25 Octobre 1849 entre la France et le Guatemala. Le sens de l'article 7 du traité conclu le 8 mars de l'année précédente entre les deux Etats s'y trouve précisé comme suit :

« Dans l'article 7, les mots usages particulier signifient une destination particulière spéciale se rattachant d'ailleurs, à un service public et urgent, et ne peuvent en aucun cas admettre une autre interprétation » (128).

Costa-Rica adhéra, nous l'avons vu, au traité de 1848 entre la France et le Guatemala. La disposition ci-dessus se trouve reproduite dans le procès-verbal d'échange du 8 Mars 1850 entre la France et Costa-Rica (129).

On en retrouve la substance et les termes mêmes dans les Articles additionnels du 30 Juin 1852, au traité de commerce et de navigation conclu le 15 Septembre 1846, entre la France et le Chili (130) dont nous avons mentionné plus haut l'article 6.

Reprenons d'autre part dans son entier l'article 5 du traité franco-péruvien du 9 Mars 1861 dont le début diffère assez peu de l'ensemble des dispositions que nous avons énumérées :

« Les sujets et citoyens de l'un et l'autre Etat ne pourront respectivement être soumis à aucun embargo, ni être retenus avec leurs navires... pour une expédition militaire, ni pour quelque usage que ce soit, sans une indemnité... Lorsqu'il s'agira d'un service ou d'un usage privé qui ne se rattachera en rien à l'intérêt de l'Etat ni à la salubrité publique, la propriété desdits sujets ou citoyens ne pourra être retenue ni employée sans leur consentement général, alors même qu'il y aurait offre ou paiement d'une indemnité préalable ».

(128) *Ibid.* T. 5 p. 614.

(129) *Ibid.* p. 616.

(130) « Il est mutuellement convenu que ces mots de l'article 6 « usage particulier » veulent dire uniquement une destination particulière et spéciale se rattachant d'ailleurs à un service public et d'urgence » (Clercq, T. 6 p. 196).

De toutes les dispositions des Traités que nous venons d'analyser on peut, semble-t-il, déduire que d'une manière générale, le droit conventionnel du temps reconnaissait à un Etat le droit de réquisitionner les navires étrangers se trouvant dans ses ports non seulement en cas de guerre s'il était belligérant, mais aussi en d'autres circonstances afin de les affecter à un usage public.

Si la condition de nécessité ne paraît pas avoir été fréquemment exigée, il est assez probable que les contractants, même lorsqu'ils n'avaient pas exprimé à ce sujet leur intention avec une absolue précision, n'avaient considéré la réquisition des navires étrangers comme possible qu'en des cas présentant un certain caractère d'urgence.

Les conventions que nous avons étudiées en les envisageant sous l'angle des circonstances présidant à la réquisition méritent d'être reprises à un autre point de vue, celui de l'*indemnité* allouée au propriétaire du navire réquisitionné.

L'exigence d'une indemnité se retrouve dans toutes ces conventions. Mais les modalités de celle-ci varient de l'une à l'autre. Cette diversité peut être relevée tant en ce qui concerne la question de *l'époque de la fixation et du paiement de l'indemnité* que celle de *la composition* de cette dernière.

a) On trouve dans certains traités une clause stipulant la *fixation préalable* de l'indemnité.

Il en est ainsi par exemple de l'article 4 du traité du 25 Mars 1843 entre la France et le Vénézuéla :

« Les sujets et citoyens de l'un et l'autre Etat ne pourront être respectivement soumis à aucun embargo, ni être retenus avec leurs navires... sans une indemnité débattue et fixée préalablement par les parties intéressées.... »

Il en est de même de l'article 6 du traité du 28 octobre 1844 entre la France et la Nouvelle-Grenade (131) et de l'article 6 du traité franco-chilien du 15 septembre 1846 dont les termes sont identiques à ceux de l'article 4 du traité de 1843 entre la France et le Vénézuéla, comme le sont également ceux de l'article 4 du traité franco-dominicain du 8 mai 1852.

(131) « ...une indemnité commune et fixée préalablement par les parties intéressées ».

L'article 6 du traité franco-péruvien du 9 mars 1861 va plus loin en exigeant que l'indemnité convenue et fixée par les parties intéressées soit « *préalablement acquittée* ».

Mais d'autres traités conclus par la France à cette époque prescrivent seulement que cette indemnité soit accordée « *immédiatement* ».

Tel est le cas du traité avec la Bolivie du 9 Décembre 1834 (article 6) (132), celui du 6 juin 1843 avec l'Equateur (article 7), du traité avec le Guatemala du 8 mars 1848 (article 7) (133), de celui du 22 février 1856 (article 7) avec le Honduras, et du traité avec le Nicaragua du 11 avril 1859 (article 7).

De ces dispositions il faut rapprocher l'article X du traité de 1856 entre les Pays-Bas et le Guatemala (134).

Par contre, dans les traités signés durant cette période par les Etats-Unis où on trouve l'exigence d'une indemnité on ne relève aucune stipulation précise concernant l'époque tant de sa fixation que de son paiement.

Cette remarque peut être faite tant pour le traité de 1799 avec la Prusse, qui fut renouvelé en 1828, que pour ceux déjà mentionnés, conclus entre 1824 et 1851 avec des Républiques sud et centre américaines : traité du 3 octobre 1824 avec la Colombie, du 5 décembre 1825 avec la Confédération de l'Amérique Centrale, du 12 décembre 1828 avec le Brésil, du 5 avril 1831 avec le Mexique, du 16 mai 1832 avec le Chili, du 20 janvier 1836 avec le Venezuela, du 13 novembre 1836 avec la confédération Pérou-Bolivie, du 13 juin 1839 avec l'Equateur, du 2 janvier 1850 avec San-Salvador et du 26 juillet 1851 avec le Pérou.

b) En ce qui concerne l'*étendue de l'indemnité* aux propriétaires des navires réquisitionnés, on trouve dans le droit conventionnel de cette première moitié du 19^e siècle bon nombre de stipulations qui contribuent à différencier cette période de la précédente.

(132) « Les citoyens de l'un ou l'autre pays ne pourront être respectivement soumis à aucun embargo, ni être retenus avec leurs navires... sans qu'il soit *immédiatement* accordé aux intéressés une indemnité... »

(133) Costa-Rica donna, rappelons-le, son adhésion à ce traité.

(134) « The citizens and subjects of the respective States cannot be subjected to any embargo nor be detained with their ships... without *immediate* and complete indemnification... »

Elles précisent que l'indemnité devra comprendre non seulement le prix du transport effectué, mais, si un arrêt de prince ou un embargo a précédé l'utilisation effective du navire après réquisition, un dédommagement pour *la durée de l'immobilisation du navire*.

Cela est particulièrement net dans l'article XVI du traité de 1799 entre les Etats-Unis et la Prusse (135), dont l'importance a été soulignée.

D'autres traités stipulent, ce qui est également assez caractéristique de cette période, que l'indemnité devra comprendre, le cas échéant, outre le prix du service rendu, la *compensation des dommages subis par le navire ou de sa perte*.

C'est le cas, parmi les traités signés par la France, du traité du 25 mars 1843 (article 4) avec le Vénézuéla (136), de celui conclu le 28 octobre de l'année suivante avec la Nouvelle-Grenade (article 6), du traité du 15 septembre 1846, avec le Chili (article 6), de celui du 2 janvier 1858 avec San Salvador (article 6) et du traité conclu le 9 mars 1861 avec le Pérou (article 5).

Dans certains traités de la France il est expressément stipulé que *l'Etat auteur de la réquisition ne sera pas responsable des dommages résultant d'un cas fortuit* :

traité du 9 décembre 1834 avec la Bolivie (article 6) (137), du 6 juin 1843 avec l'Equateur (article 7) du 8 mars 1848 avec le Guatemala (article 7), du 22 février 1856 avec le Honduras (article 7), du 11 avril 1859 avec le Nicaragua (article 7).

Il en est de même dans le traité de 1856 entre les Pays-Bas et le Guatemala (article X) (138).

(135) En voir le texte supra p. 44.

(136) « Les sujets et citoyens de l'un et de l'autre Etat ne pourront être respectivement soumis à aucun embargo, ni retenus, avec leurs navires... pour une expédition militaire quelconque, ni pour quelque usage public que ce soit, sans une indemnité... suffisante pour cet usage et pour les torts, pertes, retards et dommages qui dépendent ou qui naîtront du service auquel ils seront obligés ».

(137) « Les citoyens de l'un ou de l'autre pays ne pourront être respectivement soumis à aucun embargo, ni être retenus avec leurs navires... sans qu'il soit immédiatement accordé aux intéressés une indemnité suffisante pour cet usage et pour les torts, pertes et dommages qui, *n'étant pas purement fortuits*, dépendront ou naîtront du service auquel ils seront obligés ».

(138) « The citizens and subjects of the respective States cannot be subjected to any embargo, nor be detained with their ships,... without immediate and complete indemnification, for such use and for the damage and injury, *unless quite accidental*, caused by such compelled service ».

Par contre, les traités conclus à l'époque par les Etats-Unis avec des pays sud et centre-américains s'expriment en termes beaucoup plus vagues relativement à l'étendue de l'indemnité de réquisition.

Ils se contentent, dans l'ensemble, d'exiger « *une indemnité suffisante* ». Tel est le cas du traité du 3 octobre 1824 avec la Colombie (article 5) (139), de celui conclu le 5 décembre de l'année suivante avec la Confédération de l'Amérique Centrale (article VI), de ceux du 12 décembre 1858 (article VIII) avec le Brésil, 16 mai 1832 avec le Chili (article V), 20 janvier 1836 avec le Vénézuéla (article 8), 13 novembre 1836 avec la Confédération Pérou-Bolivie (article 4), 13 juin 1839 avec l'Equateur (article VIII).

Le traité du 5 Avril 1831 avec le Mexique (article VIII) dispose :

« The citizens of neither of the contracting parties shall be liable to any embargo, nor shall their vessels.... be detained... without a corresponding compensation ».

L'article 8 du traité du 2 janvier 1850 avec San-Salvador stipule le paiement d'une équitable et suffisante indemnité.

L'article 2 (§ 3 in fine) de celui conclu l'année suivante avec le Pérou exige « a full and sufficient indemnification ».

S'il importe de noter qu'au cours de cette première moitié du 19^e siècle le nombre des traités reconnaissant — sous quelles conditions nous venons de le voir la faculté de réquisition des navires nationaux de l'une des parties par l'autre est, toutes proportions gardées, infiniment plus important que pendant la phase précédente, il faut malgré tout signaler l'existence de certains accords qui soit prohibent formellement entre les contractants toute réquisition de leurs navires respectifs, soit posent à celle-ci des conditions, en altérant plus ou moins le caractère.

Parmi les accords du premier groupe citons le traité franco-chinois du 24 octobre 1844 (article 3) (140), et celui du 15

(139) « Les citoyens des deux Nations ne pourront être soumis à aucun embargo, ni retenus avec leurs navires... sans qu'il soit alloué aux intéressés une indemnité suffisante ».

(140) On n'y trouve pas la condition de réciprocité : « ...L'autorité chinoise », y est-il convenu, « ne pourra, quoiqu'il arrive, mettre l'embargo sur les navires français, ni les frapper de réquisition pour quelque service public ou privé que ce puisse être » (Clercq, t. 5 p. 231).

Cette stipulation sera reproduite dans l'article 12 du Traité franco-chinois du 27 juin 1858 (Clercq, t. 7 p. 417).

Février 1853 entre la France et la Toscane, (article 4) selon lequel :

« Les citoyens ou sujets des deux Etats ne pourront respectivement être soumis à aucun embargo, ni être retenus avec leurs navires pour une expédition militaire quelconque, ni pour quelque usage public que ce soit » (141).

Il convient de mentionner le traité prusso-danois du 17 juin 1818 (article XII) (142).

L'article VII du traité du 7 mai 1830 entre les Etats-Unis et la Porte Ottomane exige le consentement du capitaine ou du propriétaire du navire (143).

L'article 19 du traité conclu le 16 septembre 1836 par les Etats-Unis avec le Maroc décide : « Ne vessel shall be detained in port on any pretence whatever ; nor be obliged to take on board any article without the consent of the commander, who shall be at full liberty to agree for the freight of any goods be taken on board » (144).

De ces dispositions il faut rapprocher le traité franco-danois du 9 février 1842 renouvelant celui du 23 août 1742 (145).

L'article XXX de ce dernier disposait :

« Aucun des navires, tant marchands que de guerre, qui se trouveront dans les ports de l'un des deux Rois, ne seront contraints de servir en guerre ni au transport de quoi que ce soit, sans le consentement ou du Roi ou de l'habitant ou du Maître auquel il appartiendra, quoique le capitaine y eût consenti ».

Dans l'article suivant du même traité on peut lire : « Les Maîtres et Capitaines de navires, les pilotes, les soldats, les

(141) Clercq, T. 6 p. 284.

(142) « Aucun de ces navires (navires de l'une des deux Puissances contractantes) ne sera forcé de servir en guerre, ni à aucun autre transport quelconque contre son gré ». (Martens, *Nouveau Recueil*, T. 4, p. 531).

(143) « Merchant Vessels of the two Contracting Parties shall not be forcibly taken for the shipment of troops, munitions or other objects of war, if the Captain of Proprietors of the Vessels shall be unwilling to freight them ». (Martens, *Nouveau Recueil*, T. 11, p. 80).

(144) Martens, *Nouveau Recueil*, T. 13 p. 689.

(145) Article 1^{er} : « Les Français en Danemark et dans les duchés, et les Danois en France, continueront à jouir pour leurs personnes et leurs propriétés, de tous droits et privilèges stipulés en faveur des sujets respectifs, dans le Traité conclu, le 23 Août 1742, entre la France et le Danemark, autant que ces droits et privilèges seront compatibles avec la législation actuelle des deux Etats ». (Clercq, T. 4 p. 612 et 613).

matelots et autres gens de marine, même les navires... ne pourront être arrêtés et saisis en vertu d'aucun mandement, ou général, ou particulier, pour aucune cause que ce soit, non pas même sous le prétexte de vouloir s'en servir pour la conservation et la défense du royaume. Et généralement aucune chose ne pourra être prise aux sujets de l'une ou l'autre Couronne que du consentement de ceux à qui elle appartiendra et en leur payant la juste valeur ».

Si l'on veut donner du Droit Conventionnel du temps un aperçu quelque peu conforme à la réalité, il convient de mentionner l'existence de certaines dispositions de traités dont on peut se demander si elles n'étaient pas, dans l'intention des parties, susceptibles d'être appelées à régir la réquisition de leurs navires respectifs.

Ces dispositions sont de deux ordres : Les unes portent sur la réquisition en général. Les autres sont du type connu sous le nom de clause de la nation la plus favorisée.

Il semble que parmi les premières, celles concernant des réquisitions intéressant les sujets de l'une des parties résidant sur le territoire de l'autre, peuvent être laissées de côté, comme ne devant pas affecter la réquisition des navires étrangers (146).

C'est le cas pour les dispositions de certains traités conclus par les Etats-Unis stipulant l'assimilation aux nationaux en matière de réquisition : l'article IX du traité du 10 juillet 1851 avec Costa-Rica (147), l'article X de celui du 27 juin 1853 avec l'Argentine (148), l'article XI de celui du 4 février 1859 avec le Paraguay (149), par exemple.

Pour ce qui est des conventions réglant la matière des réquisitions exercées par l'une des parties à l'égard des nationaux

(146) Dans le *Projet de convention commenté relatif aux droits et devoirs des neutres en cas de guerre maritime et aérienne*, déjà cité, publié par la Commission des Recherches de Droit International de la Faculté de Droit Harvard il est dit à propos des traités contenant des dispositions de ce type :

« Such treaties would apparently not apply to requisition of vessels belonging to non-resident neutrals » (A. J. Juillet 1939, Sup. 2^e Sect. p. 362).

Cela est évident, mais il paraît au surplus que l'hypothèse de la réquisition par un Etat de navires étrangers ayant leur port d'attache sur son propre territoire soit de nature à être rarement réalisée en pratique. A notre connaissance, elle ne l'a pas été en fait.

(147) Martens, *Nouveau Recueil*, T. XVI, p. 117.

(148) Malloy, t. 2 p. 23.

(149) *Ibid.* t. 2 p. 1367.

de l'autre, d'une manière générale, la question est plus délicate. Mais elle ne semble pas s'être posée en fait.

Le point qu'il faudrait résoudre en premier lieu, et il permettrait probablement l'élimination de certains traités, serait celui de savoir si les contractants n'ont pas entendu par « réquisition » uniquement celle de services personnels, car les traités sont souvent loin de contenir à cet égard des stipulations suffisamment explicites (150).

Mais bon nombre d'accords furent aussi conclus, où la distinction est clairement établie entre la réquisition de biens et celle de services...

Citons le traité franco-mexicain du 8 mai 1827, dont un article dispose que :

« ...Ils (les habitants de chacun des deux pays) seront.... exempts de tout service militaire forcé, soit sur terre, soit sur mer. Leurs propriétés ne seront pas d'ailleurs assujéties à d'autres charges, réquisitions ou impôts que ceux payés par les nationaux (151).

Le traité du 15 juin 1827 entre les Pays-Bas et le Mexique (article IX § 2) (152) devrait être classé dans la même catégorie, ainsi que celui du 18 février 1831 entre la Prusse et le Mexique (art. 8) (153) et peut-être celui conclu le 18 septembre 1840 par la Hollande avec la République du Texas (154).

Dans ces trois traités, l'assimilation avec « les indigènes du pays même » est stipulée.

La question ne pourrait-elle pas se poser à propos de ces traités de savoir si celles de leurs dispositions dont nous venons de faire mention, comprennent la réquisition des navires de

(150) Voir à ce sujet l'article IX (in fine) du Traité du 12 février 1825 entre les Provinces Unies de Rio-de-la-Plata et la Grande Bretagne (Martens, *Nouveau Recueil*, t. VI bis, p. 678), l'article IX par. 2 de celui conclu par cette dernière puissance avec la Colombie le 18 avril de la même année (texte espagnol dans Martens Sup. au *Recueil*, t. 2 p. 435, texte anglais dans Martens, *Nouveau Recueil*, t. 6 bis p. 743-744) l'article 6 du traité franco-brésilien du 8 janvier 1826 (Clercq T. 3 p. 404) et l'article 3 du traité franco-haïtien du 2 Avril 1831 (Clercq, T. 4 p. 67).

(151) Clercq, T. 3 p. 443-444.

(152) Martens, *Nouveau Recueil*, T. 7 p. 237.

(153) Article 10 par. 2 « Ils (les sujets et citoyens des parties contractantes) seront exempts de tout service militaire forcé, soit de mer, soit de terre, et leurs propriétés ne seront soumises à d'autres exigences ou taxes que celles qui sont payées par les indigènes du pays lui-même » (Martens, *Nouveau Recueil Général*, T. 1 p. 377).

(154) Martens, *Nouveau Recueil*, t. 12 p. 540 et 542.

l'une des parties par l'autre ? Il semble que oui. Nous ignorons si cela s'est produit en fait.

Pour le deuxième type de dispositions conventionnelles dont on peut se demander si elles seraient susceptibles d'être appelées à régir la réquisition des navires de l'une des parties contractantes par une autre, type de la clause dite de la nation la plus favorisée, une sous-distinction peut être faite.

Il serait possible d'envisager d'abord la clause de la nation la plus favorisée conçue en des termes tout à fait généraux.

Cette clause est surtout fréquente en matière commerciale et douanière. Elle l'est aujourd'hui et l'était déjà à l'époque que nous envisageons présentement.

Lorsqu'il ne ressort pas nécessairement de ses termes qu'elle se cantonne à la matière des droits de douane et autres avantages d'ordre commercial, il a été soutenu (155) qu'elle englobe les réquisitions sur les sujets respectifs et leurs biens donc leurs navires.

Mais la clause de la nation la plus favorisée a été exprimée aussi en des termes moins généraux : relativement aux « navires ou en matière de commerce et de navigation ».

Les stipulations de ce type furent fréquentes (156).

(155) Voir le *Projet de Convention commenté sur les Droits et Devoirs des Neutres en cas de Guerre Maritime ou Aérienne*, rédigé par la Commission des Recherches de Droit International de la Faculté de Droit Harvard, dans A. J. Juillet 1939 Sup. 2^e Section p. 367.

(156) Citons ; parmi celles des traités signés par la France : l'article 1^{er} du Traité du 14 novembre 1832 avec la Nouvelle Grenade (Clercq. T. 4 p. 209), l'article 1^{er} de celui du 11 mars 1833 avec le Vénézuéla (Clercq. t. 4 p. 226), l'article 3 de celui du 12 février 1838 avec Haïti (Clercq. t. 4 p. 397), l'article 3 de celui du 9 mars 1839 avec le Mexique (Clercq. t. 4 p. 447), l'article 1^{er} du Traité du 18 avril 1840 avec la Nouvelle Grenade (Clercq. t. 4 p. 567) l'article 11 de celui conclu le 25 juillet de la même année avec les Pays-Bas (Clercq. t. 4 p. 584), l'article 10 de celui du 16 septembre 1846 avec la Russie (Clercq. t. 5 p. 471), l'article 19 du traité franco-nippon du 9 octobre 1858 (Clercq. t. 7 p. 517). Ce dernier présente la particularité de ne pas contenir la condition de réciprocité. Le Japon y concédait à la France les avantages de la clause de la nation la plus favorisée en des termes les plus généraux possibles.

On pourrait aussi mentionner l'article 5 du traité du 24 janvier 1842 entre les Pays-Bas et la Sardaigne (Martens, *Nouveau Recueil général*, T. III p. 63), l'article 1^{er} du Traité du 26 avril 1826 entre les Etats-Unis et le Danemark (Martens, *Nouveau Recueil*, t. 6 bis p. 920), l'art. IX du traité conclu le 20 décembre 1827 par les Etats-Unis avec les Républiques hanséatiques (*ibid.* t. 7 p. 370), l'article IX du traité austro-américain du 27 août 1829 (*ibid.* t. 9 p. 114), l'article XI du traité de décembre 1832 entre les Etats-Unis et la Russie (*ibid.* t. 10 p. 615), l'art. 11 du traité du 29 février 1810 entre la Grande-Bretagne et le Portugal (Martens, *Recueil* t. 2 p. 146), l'art. 4 par. 2 du traité anglo-portugais du 3 juillet 1842 (Martens, *Nouveau Recueil Général*, t. III p. 331) et l'article 11 du traité conclu le 11 janvier 1843 par la Grande-Bretagne avec la Russie (*ibid.* t. V p. 12).

La question aurait pu se poser de savoir si elles comprenaient la matière de la réquisition des navires nationaux de l'une des parties par l'autre.

Nous n'insistons pas davantage sur ces différentes dispositions de traités qui, sans l'envisager expressément, pouvaient éventuellement s'appliquer à la réquisition des navires étrangers.

Nous n'avons voulu, en les mentionnant, qu'attirer l'attention sur un point qui, pour être un peu particulier, n'en présente pas moins un certain intérêt.

L'étude que nous avons faite préalablement des accords traitant plus directement de la matière de la réquisition des navires étrangers, nous a permis d'arriver à certaines constatations d'ordre général : diminution, à l'égard de cette réquisition, de l'hostilité notée durant la phase précédente, tendance à l'établissement de règles plus précises, concernant entre autres l'étendue de l'indemnité, etc.

En cette matière, il n'existe pas, à notre connaissance, de traités conclus par le Grande-Bretagne.

Quant à ceux des Etats-Unis, ils s'expriment en des termes particulièrement vagues ; nous l'avons constaté, par exemple, en ce qui concerne l'époque de la fixation de l'indemnité et celle de son étendue, points que nous avons vu réglés de manière plus précise dans d'autres accords du temps, où la France notamment était partie.

L'étude de traités à laquelle nous nous sommes livrés n'avait pour but que de contribuer à dégager les caractères de la réquisition des navires étrangers durant cette période.

On ne saurait reconstituer ceux-ci sans tenir compte des solutions de la pratique.

§ 2). *La pratique*

Nous avons vu que dans la seconde moitié du 18^e siècle il n'est pas facile de relever des cas d'exercice de la réquisition des navires étrangers.

Certains se sont même demandés si elle faisait encore partie du Droit Positif, si elle n'était pas tombée en désuétude.

Sans aller jusque là, nous avons souligné néanmoins que

l'usage de cette réquisition avait été peu fréquente au cours de cette période.

Or, en 1798, pour réaliser l'expédition d'Egypte, Bonaparte la pratiqua sur une large échelle (157) à l'égard des navires neutres se trouvant dans les ports de Civita-Vecchia, Nice, Marseille, etc. (158) en la faisant précéder, en général, d'un embargo et accompagner de la réquisition des équipages (159).

De l'époque napoléonienne nous retiendrons deux précédents :

L'un donna lieu à l'interprétation par le jurisconsulte français de l'Empire, Boucher (160) du traité de 1787 entre la France et la Russie, que nous avons déjà mentionné (161).

Ce traité prohibait d'une manière particulièrement nette la réquisition par l'une des parties des navires nationaux de l'autre.

Or, en 1801, dans le port d'Ancône, le commandant russe, Theocarès di Giovanni, se vit contraint par le Général français Salignac d'effectuer avec son navire un transport de munitions, de matériel de guerre et d'approvisionnements à Tarente, et cela au mépris d'un ancien contrat que le commandant russe se trouva dans l'impossibilité d'exécuter.

Boucher se pose d'abord la question de savoir si cette réquisition n'a pas été faite en violation du traité de 1787. Il l'admet, mais considère que la mesure prise par Salignac l'a été sous l'empire de la force majeure, de « circonstances impérieuses ».

Il se demande ensuite si une indemnité n'est pas due. Doubtant que la réquisition des navires étrangers soit de Droit Positif à l'époque où il écrit, il admet que le traité de 1787 est la confirmation du droit existant. A son avis, le versement d'une indemnité ayant été obligatoire, alors qu'un Etat pouvait légi-

(157) Voir Albrecht, *op. cit.* p. 54 ; Bullock, *op. cit.* p. 110.

(158) Martens *Recueil*, t. 7 (2^e éd.), p. 163.

(159) Ce fut notamment le cas à Civita-Vecchia. Voir à ce propos Robinson *Admiralty Reports* (1812) t. IV p. 258, Affaire de la « Caroline ».

(160) Boucher P. B. *Les Institutions du Droit Maritime*, p. 396 et suiv. (cité entre autres dans Harley, *op. cit.* p. 286 et 287 et A. J. Juillet 1939 sup. p. 374).

(161) Voir supra, p. 33.

timement réquisitionner les navires étrangers, l'est a fortiori dans l'espèce rapportée (162).

L'autre précédent auquel nous faisons allusion soulève la question de la responsabilité en cas de perte d'un navire neutre capturé par un des belligérants après avoir été réquisitionné par son adversaire.

C'est l'affaire de la « Caroline » jugée par la Haute Cour Britannique d'Amirauté le 30 Avril 1802 (163).

Le navire suédois « Caroline » avait été réquisitionné par Napoléon pour transporter des troupes en Egypte. Capturé plus tard par les Britanniques, il fut perdu alors qu'il était en leur possession, mais avant le jugement de prise. C'est au gouvernement anglais que les propriétaires réclamèrent des dommages-intérêts. Ceux-ci ne furent pas accordés. La Cour décida que la capture avait été motivée par de fortes présomptions indiquant une subsistance du « contrôle » français sur le navire, bien que l'opération en vue de laquelle la réquisition avait été effectuée fut terminée. Or, le navire aurait été de bonne prise s'il s'était trouvé être, volontairement ou non, au service de la France lors de sa capture. De l'avis du juge, Sir William Scott, c'était donc au gouvernement français qu'il incombait d'indemniser les propriétaires.

En 1829, à Vera-Cruz, un brick américain fut réquisitionné en vue d'un transport de troupes. Son équipage le fut en même temps. La Commission des Réclamations de 1839 entre les Etats-Unis et le Mexique accorda une indemnité représentant non seulement la rétribution des services rendus par le navire et son équipage, mais encore un intérêt de 5 %. Cette affaire ne fut pas la seule de son espèce, dont eut à connaître la Commission. Les décisions de celle-ci ne varièrent pas en la matière (164).

(162) « ...Si lors du temps que l'angarie et l'arrêt de prince étaient reconnus, par tous les Gouvernements, pour légitimes, le Gouvernement qui arrêta un vaisseau devait de justes indemnités au capitaine, que sera-ce lorsqu'un Gouvernement fera un arrêt dans le temps qu'il est formellement reconnu pour illégitime, ou tout au moins préjudiciable ? Dans cette circonstance il est clair qu'il doit rigoureusement des indemnités au capitaine qui a été arrêté pour son service.

(163) Cette décision est rapportée dans les *Admiralty-Reports* de Robinson T. IV p. 256 à 262. On y trouve le compte-rendu complet de l'affaire.

(164) « The Splendid », « The Ursula » (Moore, *International Arbitrations*, 1898 T. 4 p. 3714).

En conclusion, mentionnons encore le cas du « Labuan ». Ce navire fut immobilisé, comme les autres bâtiments se trouvant le 5 novembre de cette année-là à New-York, par un arrêt de prince décrété pour empêcher la transmission de certaines nouvelles d'ordre militaire. Ayant à son bord une cargaison pour Matamoras, il était alors prêt à quitter le port. Or, il ne lui fut pas permis de lever l'ancre avant le 13 décembre. Son immobilisation avait donc duré plus d'un mois. Les réclamants soutinrent que cette détention « was in effect a take of private property for public use, always justified by the necessity of the State, but likewise always involving the obligation of compensation ».

Le Tribunal anglo-américain de 1871 accorda une compensation à ces réclamants, dont la définition de l'arrêt de prince (c'est ce qui en fait l'intérêt à notre point de vue) rapprochait singulièrement cette dernière mesure de la réquisition proprement dite (165).

§ 3). *Caractères de la réquisition des navires étrangers durant la 3^e phase de son évolution historique*

Vous allons essayer de les dégager des données du Droit Conventionnel et de la pratique que nous possédons.

I. — Comme l'avaient été, dans l'ensemble, celles de la phase précédente, les réquisitions de navires étrangers effectuées à partir de 1798 semblent l'avoir été à l'intérieur des ports de l'Etat réquisitionnant.

La pratique paraît présenter à cet égard une certaine continuité.

On pourrait, semble-t-il, en retrouver l'indication dans la rédaction même des traités de l'époque où il est prévu que les nationaux « de l'un ou l'autre pays ne pourront... être *retenus* avec leurs navires... sans que... etc ».

Nous avons vu que les réquisitions effectuées par Bonaparte, lesquelles marquent le début de cette troisième période, furent

(165) *Ibid.* p. 3791.

précédées d'un embargo général mis sur les navires se trouvant dans des ports français donnés.

Mais ce processus n'apparaît plus que comme la subsistance d'une pratique, ancienne, nous le savons...

II. — La réquisition a porté en général sur le navire entilé organisée avec son équipage.

Tel a été le cas par exemple pour la « Caroline » réquisitionnée en 1798 dans le port de Civita Vecchia. De même, si nous en croyons Boucher, Salignac ne se contenta pas en 1801 de prendre possession du navire de Theocariss de Giovanni, mais le contraignit à en conserver le commandement pour accomplir à Tarente le transport qui lui était imposé. Plusieurs années après, en 1829 à Vera-Cruz, la réquisition ci-dessus rapportée du brick américain fut accompagnée de celle de son équipage.

III. — Les précédents que nous avons relatés ont tous trait à des réquisitions effectuées en temps de guerre par un belligérant. Doit-on voir dans ce fait l'indication d'une règle établie ? Quelle conclusion peut-on en tirer quant à la question de savoir en quelles circonstances pouvait être effectuée la réquisition ?

A cette époque, n'est-il pas d'ailleurs encore un peu prématuré de parler de règles ? Quoiqu'il en soit il paraît que durant cette phase, la faculté de réquisitionner les navires étrangers n'a pas été réservée aux belligérants en raison de leur état même.

Azuni donne la souveraineté comme fondement à cette faculté. S'il admet qu'elle puisse être exercée à l'occasion d'une guerre, il envisage aussi la possibilité pour un Etat d'ordonner la réquisition de navires étrangers en d'autres hypothèses (166).

Un peu plus tard, Klüber n'envisageant que la réquisition exercée par un belligérant admettra que le fait d'être en guerre ne donne pas par lui-même le droit de réquisitionner les navires étrangers, dont il est d'ailleurs un adversaire, et ne considérera comme possible que la réquisition exercée « dans des circonstances d'extrême nécessité » (167).

Il nous a été donné de constater que les rédacteurs des traités ont prévu que des navires étrangers pouvaient se trouver

(166) Voir *op. cit.* T. 1 p. 296 et 297.

(167) *Droit des Gens moderne de l'Europe* (1831) t. 2 p. 90.

réquisitionnés, en des cas autres que la guerre, en vue d'être utilisés dans un but d'intérêt général.

Dans le droit conventionnel, nous n'avons rencontré qu'une fois (168) l'exigence expresse de la condition de nécessité.

IV. — En ce qui concerne *l'indemnité*, on peut noter qu'elle paraît être de règle.

Azuni considère que les propriétaires ont un véritable droit à se pourvoir en indemnité (169).

Klüber également dans la mesure où il admet la réquisition (170).

Les traités contenant des dispositions spéciales en matière de réquisition de navires étrangers l'exigent.

A l'exigence de l'indemnité s'ajoute une tendance favorable aux propriétaires des navires réquisitionnés.

Nous l'avons vue exprimée dans nombre de traités par des prescriptions relatives à l'époque de la fixation ou à l'étendue de cette indemnité.

Concernant celle-ci, il convient de noter que son caractère de compensation va s'affirmant tant dans les stipulations conventionnelles que dans la pratique. C'est en cela principalement que cette phase se différencie des précédentes (où l'indemnité de réquisition se réduisait à un frêt et annonce l'époque moderne.

(168) Dans l'article XVI du Traité du 11 Juillet 1799 entre les Etats-Unis et la Prusse.

(169) *Op. cit.* T. 1 p. 294.

(170) *Op. cit.* loc. cit.

Nous allons arrêter là notre étude de l'évolution de la réquisition des navires d'un Etat étranger non-ennemi, ce qui vient ensuite nous paraissant mieux à sa place dans un second chapitre consacré à l'état actuel du Droit.

Nous avons essayé de montrer ce qu'a été cette réquisition de l'Antiquité à la Guerre de Sécession américaine.

Ses modalités n'ont pas subsisté au cours des siècles, identiques à elles-mêmes. Les modifications qui y ont été apportées furent manifestement fonction du développement du Droit, du Droit public et de la théorie de la responsabilité en général, mais aussi de la naissance des principes du Droit des Gens et de leur reconnaissance.

Les abus dans l'exercice de la réquisition appliquée aux navires étrangers amenèrent, nous l'avons vu, dès le milieu du 17^e siècle, une réaction hostile à cette mesure.

Cette réaction fut notamment marquée avec une singulière netteté dans le Droit Conventionnel.

Parmi les traités prohibant la réquisition, ceux conclus par la France furent nombreux.

Il est à remarquer qu'un véritable retournement s'est produit dans le Droit Conventionnel français au cours de la phase suivante qui vit la France conclure des accords où la réquisition des navires était admise, ses modalités d'exercice étant d'autre part réglementées avec une précision, relativement grande, nous avons pu le constater.

Quant au droit conventionnel de la Grande-Bretagne, il évolua dans un tout autre sens : durant la deuxième phase, certains traités prohibant la réquisition par contre, au cours de la troisième, plus de stipulations, à notre connaissance du moins, concernant la réquisition des navires étrangers.

Mais les effets de la réaction contre la réquisition des navires étrangers non ennemis, consécutive à de grands abus

en la matière, qui se manifesta dès le milieu du 17^e siècle et se prolongea jusqu'à la fin du XVIII^e, se firent sentir, nous le verrons, en doctrine d'ailleurs plus qu'en pratique, bien au-delà de ce que pour la facilité de l'exposition, nous avons appelé la seconde phase.

D'ailleurs cette division en trois phases, pour commode qu'elle paraisse, ne doit pas évidemment être considérée comme absolue. Il n'y eut pas de revirement complet en 1642 ni de brusque et radical changement à la fin du 18^e siècle.

Des cloisons étanches ne séparent en aucune manière ces périodes. Mais chacune d'elles porte la marque de tendances générales que nous avons indiquées.

Certaines des modalités accompagnant la réquisition des navires étrangers varièrent avec les périodes. C'est ainsi que, on l'a vu, la question de l'indemnité de réquisition ne fut plus réglée dans l'ensemble à partir du traité de 1799 entre la Prusse et les Etats-Unis comme elle l'avait été antérieurement.

Par contre, d'autres traités se retrouvent dans les trois phases.

Par exemple, nous voyons encore au début du 19^e siècle la réquisition porter, selon une pratique vieille de deux cents ans, sur le navire entité organisée avec son équipage et non sur le bâtiment seul comme cela se fait, nous aurons l'occasion de le voir plus loin, de nos jours.

Mais quel est en bref pour l'internationaliste du XX^e siècle l'enseignement qui se dégage de cette étude historique ? Quelles sont les idées qu'il lui faut particulièrement retenir parce que en susceptibles de contribuer à une plus parfaite compréhension du droit actuel ?

D'une part, il faut noter, semble-t-il, le fait que dans l'ensemble l'accord paraissait régner sur la question du principe même de la réquisition, tandis que dans la pratique et plus encore chez les auteurs du temps on pouvait remarquer de notables divergences de vues concernant tant le fondement du droit — en admettant qu'il y en ait un — de réquisitionner les navires étrangers que ses modalités d'application (circons-

tances pouvant en motiver l'exercice, étendue de l'indemnité, etc...)

D'autre part il serait bon de ne pas oublier que d'une manière générale, le recours à la réquisition des navires étrangers n'est apparu en pratique, ni à l'origine, ni par la suite, comme un droit de belligérant.

Il ne nous semble pas qu'on ait toujours tenu suffisamment compte, en doctrine surtout, de ces deux idées éclairant singulièrement certains points qui furent à l'origine de différends entre Etats et de controverses passionnées entre juristes d'hier et d'aujourd'hui.

CHAPITRE II

État actuel du droit

Si l'on veut avoir une idée exacte de l'état actuel du Droit relativement à la réquisition des navires non-ennemis, il convient, semble-t-il, de voir d'abord comment est résolue la question du principe même de celle-ci et de déterminer le cadre géographique à l'intérieur duquel joue le pouvoir de réquisition avant d'étudier les règles de Droit International relatives à son exercice.

SECTION I

Le principe de la réquisition.

Il faut en premier lieu remarquer que, dans l'ensemble, cette question ne se pose pas de la même façon pour les navires que pour les choses terrestres.

En matière de réquisition de biens étrangers opérée par un Etat sur son territoire ou en territoire ennemi occupé par lui, deux situations différentes peuvent se présenter.

Première hypothèse : les biens réquisitionnés sont soit des immeubles soit des meubles se trouvant d'une manière permanente sur le territoire. Dans ce cas la réquisition est admise. Les biens étrangers doivent, sauf convention contraire, suivre le sort des biens nationaux du pays dans lequel ils sont (1).

(1) Neumann écrivait toutefois :

« Les belligérants, tenus de s'abstenir de tout acte d'hostilité sur terrain neutre, n'ont pas davantage le droit de s'emparer des biens du neutre sur le territoire de leur adversaire qui demeure une puissance amie pour le neutre ».
(*Eléments du Droit des Gens Moderne Européen*, traduit de l'Allemand sur la 3^e Edition par Riedmatten, Paris 1886 p. 216).

Deuxième hypothèse : la présence des biens réquisitionnés sur le territoire n'est qu'accidentelle ou passagère, ce sont des meubles « en transit ».... La question apparaît comme plus délicate, les arguments en faveur de la réquisition invoqués dans la première hypothèse n'étant pas susceptibles de l'être ici (2).

Il a été fait état d'autres plus pertinents (souveraineté de l'Etat au titre de la compétence territoriale, compétence de belligérant...) pour justifier la reconnaissance d'une telle réquisition.

C'est à propos de la réquisition de moyens de transport que la seconde hypothèse peut se réaliser le plus fréquemment.

Elle s'est présentée notamment lors de la réquisition de matériel roulant de chemins de fer. Il est possible de faire un rapprochement entre celle-ci et celle de navires étrangers se trouvant dans des ports nationaux ou des ports ennemis occupés.

Mais peut-il y avoir une assimilation plus complète ?

A certains points de vue la question semble différente à propos des navires de ce qu'elle est lorsqu'il s'agit de choses terrestres.

D'une part, les navires sont individualisés et possèdent une nationalité. En cela ils se différencient de ces dernières et notamment des moyens de transport à l'exception des aéronefs. Ils restent dans une certaine mesure soumis à la souveraineté de l'Etat du pavillon.

D'autre part, en matière maritime peuvent se présenter des situations tout à fait particulières qui n'ont pas d'équivalent en matière terrestre. Elles tiennent à la nature juridique de la mer. Des navires étrangers pourront-ils être réquisitionnés, par exemple, en haute mer ?

Il convient donc de rechercher spécialement le Droit International commun relativement au principe de la réquisition de ces navires.

A cet effet, après avoir examiné les vues de la doctrine,

(2) Voir notamment à ce propos :

Taylor, *A treatise on International Public Law*, (1901), p. 701 et 702.

Westlake, *Traité de Droit International*, traduit de l'Anglais par le Professeur Albert de la Pradelle (1924) p. 525 et suiv.

Genet, *op. cit.* t. I, p. 279.

nous étudierons le Droit Conventionnel et exposerons les solutions de la pratique ainsi que celles de la jurisprudence.

§ 1). *La doctrine*

En ce qui concerne la question de savoir si l'existence d'un droit pour un Etat de réquisitionner les navires étrangers doit être admise, l'unanimité ne paraît pas régner dans la doctrine.

I

Certains auteurs se sont prononcés pour la négative.

Retenons les noms de Hautefeuille, Pradier-Fodéré, Kleen et Neumann (3).

Hautefeuille (4) n'envisage que le cas de la réquisition d'un navire neutre par un belligérant.

Il ne conçoit pas de justification à cette réquisition (qu'il appelle « angarie ») hors de l'exception de nécessité qu'il n'admet pas.

Il examine d'abord au point de vue de « la loi primitive », ensuite quant à « la loi secondaire » la question de savoir si un Etat a le droit d'exercer une telle réquisition.

Il est d'avis qu'elle n'a pas sa place dans « la loi primitive ». Selon lui, cette mesure viole les droits des neutres, elle ne saurait avoir pour fondement la souveraineté territoriale de l'Etat. Celui-ci peut refuser ou accorder aux navires étrangers l'accès de ses ports. Mais ceux auxquels il l'a accordé ne tombent pas sous sa juridiction, ils doivent donc échapper à l'angarie, acte juridictionnel (5).

Passant ensuite à « l'angarie d'après le droit secondaire, les auteurs et les lois particulières des peuples », Hautefeuille

(3) Voir aussi :

Desjardins, *Traité de Droit Commercial Maritime* (1878) T. I p. 71.

Holtzendorff, *Eléments de Droit International Public*, traduction Zographos (1891) pp. 202 et 203.

(4) Voir : *Des Droits et des Devoirs des Neutres en temps de guerre maritime* (1868) T. III p. 396 à 413.

(5) « ...l'angarie est un acte juridictionnel, il ne peut donc s'appliquer aux bâtiments étrangers, présents dans les mers soumises au sceptre du belligérant. Je dois conclure que, d'après le droit primitif, le souverain du port, de la rade, de la mer territoriale, n'a aucun pouvoir sur le navire étranger qui s'y trouve ; que, par conséquent, le droit d'angarie n'existe pas... »

déclare en premier lieu qu'elle n'a pas été créée par le droit conventionnel.

Il n'existerait pas un seul traité l'ayant sanctionnée.

Ceux qui la prohibent confirmeraient le droit existant au lieu d'y apporter, comme cela a été soutenu, des exceptions.

L'auteur fait ensuite remarquer qu'un très grand nombre de juristes se sont bornés à reconnaître l'existence du droit d'angarie comme un fait établi sans en discuter la légitimité, et que, d'autre part, ce droit n'a été accepté qu'en tant que conséquence de celui de légitime défense de soi-même, de sa propre conservation, du droit de la nécessité...

Mais il signale aussi le danger qu'il y a d'admettre avec Azuni que le droit d'angarie est un attribut de la souveraineté et doit être réglé souverainement par celui auquel il appartient (6).

Il résume sa pensée relativement au principe de la réquisition des navires battant le pavillon d'un Etat dans ces lignes de conclusion :

« ...soit que l'on consulte le droit primitif, soit que l'on se contente des dispositions de la loi internationale secondaire, il est impossible d'établir l'existence du prétendu droit, réclamé par le belligérant, sous le nom d'angarie ; ce droit est contraire aux deux seules législations que les peuples peuvent reconnaître ; il est une violation des devoirs du belligérant et des droits du neutre ; nous devons donc conclure que, comme le droit de nécessité, dont il n'est que le démembrement, *il n'existe pas, il ne peut pas exister*. C'est un abus de la force, un attentat contre l'indépendance des peuples neutres. Ils peuvent, ils doivent résister à cette prétention par tous les moyens, même par les armes. Il est cependant nécessaire de constater que le prétendu droit d'angarie est passé en usage chez presque toutes les nations, et qu'un très grand nombre de publicistes, s'appuyant uniquement sur les faits et sur quelques fragments torturés du Droit Romain, ont soutenu non la légitimité, mais l'existence de cet usage, vieux reste des coutumes barbares du Moyen-Age ».

Alors qu'Hautefeuille ne voit le problème que sous l'aspect

(6) Il fait à Azuni le grief de « présenter les règles sur les angaries publiées par quelques nations dans leurs lois particulières, comme des règles internationales, comme constitutives de droit secondaire ».

restreint de la réquisition de navires neutres par un belligérant, Pradier-Fodéré le prend dans toute son ampleur.

« Que l'angarie ait lieu en temps de guerre et pour des services de guerre », écrit-il, « ou en temps de paix pour un service d'utilité publique, en cas de nécessité, loin d'être l'exercice d'un droit, elle n'est que l'abus de la force » (7).

Comme Hautefeuille il est d'avis que le droit de requérir est un droit juridictionnel et que l'Etat du territoire n'en a pas de cet ordre sur les navires étrangers se trouvant dans ses ports (8).

Il n'admet pas non plus l'exception de nécessité que certains invoquent pour légitimer l'angarie.

Il craint de la voir intervenir pour justifier le défaut de paiement d'une indemnité.

Il affirme aussi que toute appréciation en la matière devant être faite par l'Etat auteur de la réquisition est, par là même, arbitraire.

« Il se peut que l'angarie ait été pratiquée, mais il n'est pas admissible que de l'accomplissement d'un fait il faille nécessairement conclure à sa légitimité. L'angarie a pu exister dans la pratique des Etats, mais le Droit la désavoue » (9).

Quelques années plus tard, Kleen exprime à l'égard du principe de la réquisition des navires étrangers (10) une opinion non moins hostile.

Il est d'avis que « le fait de prendre la propriété d'autrui, sans faute commise par lui et sans état de guerre entre les deux, reste délictueux indépendamment de tout question de nécessité et de réparation matérielle » (11).

Selon lui « l'angarie », qu'il n'envisage que sous l'angle de

(7) *Op. cit.* (1891) T. V, p. 710.

(8) « User de l'angarie, même en temps de paix et pour des services pacifiques, c'est, en résumé, usurper une juridiction qu'on n'a pas, c'est imposer sans aucun droit, dans son propre intérêt, une perte plus ou moins considérable, mais réelle, à des armateurs étrangers, c'est porter atteinte à l'indépendance des Etats dont les navires requis portent le pavillon, et à la liberté du commerce, c'est méconnaître les principes qui régissent les rapports internationaux » (*Ibid.*).

(9) *Op. cit.*, T. V, p. 711.

(10) Voir l'étude qu'il en fait dans *Lois et Usages de la Neutralité* T. II p. 68 à 74.

(11) *Ibid.* p. 72.

la réquisition par un belligérant de navires neutres, est une violation de la neutralité.

S'il admet que le « prétendu droit d'angarie » fut autrefois consacré par la pratique il n'hésite pas à affirmer d'une part que « l'usage n'est plus consacré dans les traités postérieurement à l'époque de Louis XIV », d'autre part que « ceux qui tâchent de le justifier sont décidément en minorité... » (12).

Neumann n'est pas moins catégorique :

« La prétention de mettre l'embargo en cas d'urgence sur les navires neutres (Noth Embargo, embargo de nécessité) pour les contraindre à des transports militaires... n'est pas justifiée.

Il n'y a pas de droit contre le droit, et une expropriation de ce genre n'est légitime qu'à l'encontre d'un sujet de l'état. C'est quant à ses immeubles seulement que l'étranger peut être tenu de subir une expropriation » (13).

Il convient de mentionner les noms de plusieurs auteurs, adversaires de l'admission du principe d'un véritable droit de réquisitionner les navires étrangers, mais reconnaissant que cette réquisition peut en certains cas exceptionnels être excusée.

Massé n'allait peut-être pas jusque là (14).

Phillimore (15) et Lawrence (16) étaient très réticents, très restrictifs...

Mais Pinbeiro-Ferreira, hostile à la réquisition des navires étrangers, l'admettait en cas de force majeure, c'est-à-dire celui « où il s'agirait du salut des personnes, ou de ces grandes calamités qui de temps en temps frappent les nations » (17).

Gessner n'envisage que la réquisition de navires neutres par un belligérant. « Ce procédé », écrit-il, « n'a pas... de fondement en droit international, contrairement à ce que pensent

(12) *Ibid.* p. 70.

(13) *Op. cit.* (1886) p. 216.

(14) Voir : *Le Droit Commercial dans son rapport avec le Droit des Gens et le Droit Civil*, 2^e édition (1861-1862), T. 1 p. 260-261.

(15) « If the reason of the thing and the paramount principle of national independence be duly considered, it can only be excused, and perhaps scarcely then justified, by that clear and overwhelming necessity which would compel an individual to seize his neighbour's horse or weapon to defend his own life ».

(Commentaries upon international Law, 1873, T. 3 p. 5).

(16) Voir les *Principes de Droit International*, Traduction Dumas et La Pradelle sur la 5^e édition (1920 pp. 649 et 650).

(17) Observations en note sous le par. 121 du *Droit des Gens* de Vattel, T. 2, p. 106 et 107, édition Pradier-Fodéré (1863).

certaines puissances et certains publicistes... il conserve aussi son caractère de violence, même après dédommagement complet accordé au propriétaire. Le sujet est très bien traité par Hautefeuille : *cet auteur nous paraît toutefois aller trop loin lorsqu'il dit que de pareilles mesures ne sont pas même légitimées par la nécessité de la conservation personnelle...* » (18).

Heffter qui, lui aussi, n'étudie que la réquisition par un belligérant de navires neutres, admet en des circonstances exceptionnelles le principe de ce « droit putatif ».

En l'absence de disposition conventionnelle son exercice serait « excusable au cas de nécessité extrême » (19).

On ne saurait clôturer cette étude des auteurs qui se refusent à reconnaître le principe d'un droit à la réquisition des navires étrangers, sans faire mention de l'opinion exprimée par l'Institut de Droit International.

L'article 3 du Projet voté par lui à sa session de La Haye de 1898 (20) et devenu l'article 39 de son Règlement, disposait :

« Le droit d'angarie est supprimé, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, quant aux navires neutres » (21).

La discussion qui précéda ce vote fut particulièrement intéressante (22).

Elle mit en lumière un état de choses que l'étude de doctrine que nous venons de faire révèle déjà et que confirmera l'examen des travaux des juristes admettant le principe du droit de réquisitionner les navires étrangers : en réalité les différents auteurs ne sont pas d'accord sur ce qu'il faut entendre par là, sur l'étendue même du droit.

Ce fut la nécessité, dont le principe est loin d'être unanimement accepté, qu'invoquèrent certains auteurs ayant admis que la réquisition des navires étrangers pouvait être « excusée » en certaines circonstances.

Remarquons d'autre part que c'était sur une notion con-

(18) *Le Droit des Neutres sur Mer*, (Paris 1876), p. 340.

(19) *Le Droit International de l'Europe*, traduction Bergson, édition Geffcken (1883) p. 356 et 357.

Voir aussi Rivier, *Principes du Droit des Gens*, (1896), T. II p. 327 à 329. La réquisition des navires étrangers n'est pour lui qu'une application particulière de l'excuse de nécessité.

(20) Ce vote ne fut acquis qu'à la majorité des deux tiers.

(21) Voir *Annuaire de l'Institut de Droit International*, T. XVII p. 284.

(22) Voir *ibid.* p. 255 à 259 surtout.

traversée, celle de l'exterritorialité du navire, que les juristes hostiles à la reconnaissance d'un droit de réquisitionner les bâtiments étrangers se basaient pour dénoncer le défaut de fondement de ce dernier (23).

A noter également est la tendance marquée de toute cette partie de la doctrine à faire de la réquisition des navires étrangers une institution « sui generis » aux règles d'application incertaines, une sorte de privilège exorbitant qu'auraient voulu s'arroger les belligérants.

Particulièrement nette à partir du début de la seconde moitié du XIX^e siècle, cette tendance sera longtemps sensible.

Ses représentants hantés par le souvenir des réquisitions abusives exercées au temps de Louis XIV, craignant que la reconnaissance formelle d'un « droit d'angarie » n'entraîne en fait l'imposition d'une sorte de corvée à la navigation étrangère, ont souvent nié purement et simplement l'existence de ce droit dans l'espoir que la pratique les suivrait dans cette voie.

En particulier, les juristes de l'Institut de Droit International ont voulu, en votant le célèbre Article 39 du Règlement, énoncer non pas le Droit en vigueur, mais le Droit désirable.

II

Les partisans de l'admission d'un droit de réquisitionner les navires étrangers s'écartent moins du Droit Positif en général.

Geffchen, en note dans l'ouvrage de Heffter *Le Droit International de l'Europe*, admet que « si dans nombre de traités les parties contractantes y ont renoncé, c'est une preuve qu'en l'absence de traités on ne peut s'opposer à l'exercice de ce droit » (24).

(23) Les conclusions de Hautefeuille, par exemple, concernant l'angarie et l'enchaînement de son raisonnement supposant sans nul doute qu'il admet l'exterritorialité du navire (*Droits et Devoirs des Neutres* T. 3 *loc. cit.*). Il le fait effectivement, mais en adoptant une terminologie particulière ; il parle de la « territorialité » du navire. (Voir *ibid.* T. 1 p. 259 à 269).

Sur la condition du navire de commerce dans les eaux intérieures d'un Etat étranger et son évolution historique voir Gidel, *Le Droit International Public de la Mer*, (1933), T. II p. 81 et suiv.

(24) p. 356. Heffter, nous l'avons vu, soutenait l'opinion contraire.

Une idée analogue est exprimée par Perels.

« Les usages de la guerre autorisent l'emploi du navire neutre à des services de transport et autres du même genre... C'est le droit d'angarie ; il peut toutefois être interdit par traités... » (25).

Calvo reconnaît aussi l'existence de ce droit (26).

Taylor paraît le faire également (27) de même que Despagnet et Boek (28).

Albrecht (29) admet le principe du droit de réquisitionner les navires battant le pavillon d'une Puissance amie. Il étaye sa thèse sur une étude sérieuse du droit conventionnel (particulièrement poussée pour le droit conventionnel allemand) et des données de la pratique. Le fondement de ce droit de réquisition doit être recherché selon lui dans la souveraineté de l'Etat.

Westlake est catégorique. Envisageant « le cas du matériel roulant d'un Etat étranger ou d'une société de chemins de fer étrangère qui ne peut éviter de traverser et de retraverser de temps en temps la frontière, ou d'un navire entré dans un port où l'appelle le commerce du marchand établi dans un pays étranger, qui en est le propriétaire ou l'affrètement », il écrit :

« En de tels cas le neutre a, dans une certaine mesure, associé ses biens à la fortune de l'ennemi, sans cependant les identifier avec elle ; pour tenir compte exactement de cette nuance, il doit être permis de les réquisitionner, en cas de réelle nécessité militaire moyennant compensation » (30).

Ecrivant en 1916, le Professeur Basdevant répondait par l'affirmative à la question de savoir si « le droit d'angarie » subsiste dans le droit international (31).

Les vues de Ferrand (32) peuvent être rapprochées de celles d'Albrecht. Mais s'il est certainement d'avis que l'exercice de ce

(25) *Manuel de Droit Maritime International*, traduit de l'Allemand par Arendt (1884), p. 254.

(26) *Le Droit International théorique et pratique* (1896) T. III p. 138 et 139.

(27) *Op. cit.* p. 702.

(28) *Cours de Droit International Public*, (1910) p. 784.

(29) *Voir op. cit.*

(30) *Op. cit.* p. 526.

(31) *La Réquisition des navires allemands en Portugal*, dans R. G. 1916, p. 271.

(32) *Op. cit.* p. 339 et suiv.

droit est aujourd'hui généralement admis, il ne manque pas de signaler les inconvénients qui en découlent.

On peut comparer cet état d'esprit à celui de Hall (33).

Harley admet que tout Etat a, en vertu de sa souveraineté au titre de la compétence territoriale, le droit d'exercer cette réquisition. Il trouve ses arguments dans le développement historique et les données plus récentes du Droit Positif en la matière (34).

Rolin a des vues analogues, mais ne considère que la réquisition effectuée par un belligérant (35).

Fauchille est particulièrement objectif (36). « Si le jus angariae a été reconnu par l'usage international il n'a pas toutefois rallié l'opinion unanime des auteurs ».

Bullock admet aussi dans son principe l'existence d'un droit de réquisitionner les navires étrangers dérivé, si l'on tient compte de son développement historique, de la souveraineté (37).

Nous avons vu plus haut qu'Oppenheim considèrerait comme tombé en désuétude l'ancien droit d'angarie, réquisition du navire neutre entité organisée avec son équipage, opérée par un Etat en guerre.

Il admettait toutefois le principe d'un droit moderne d'angarie appartenant à tout belligérant et consistant dans la faculté de réquisitionner le navire objet matériel. Le fondement juridique de celle-ci devrait être cherché dans le droit de la guerre. Le droit d'angarie serait lié à l'état de belligérance.

Mais cet auteur reconnaît d'autre part l'existence du droit pour un Etat de réquisitionner toute propriété se trouvant sur son territoire, droit distinct, selon lui, de celui d'angarie :

« The right of angary being a right deriving from the law of war, it must not be confused with the right, which every State undoubtedly possesses, of seizing in case of emergency and subject to compensation, any foreign property on his territory » (38).

(33) *A Treatise on International Public Law*, (1917) p. 812 à 815. Il n'envisage que la réquisition exercée par un belligérant.

(34) *Op. cit.* p. 283 à 285.

(35) Voir *op. cit.* T. III p. 281 et suiv.

(36) *Op. cit.* T. II p. 789.

(37) *Op. cit.* Il en est de même de Genet, (*op. cit.* T. I, p. 279).

(38) *Op. cit.* T. 2 p. 624.

Il est à noter que les juristes membres de cette fraction de la doctrine favorable au principe d'un droit de réquisitionner les navires battant le pavillon d'une puissance amie donnent, pour la plupart, la souveraineté comme fondement à ce droit.

Le développement historique de celui-ci constitue en faveur de leur thèse un argument dont ils ne manquent pas, en général, de faire état.

Conclusion

Si l'on envisage l'ensemble de la doctrine, on remarque que les auteurs qui se refusent à admettre la réquisition des navires étrangers en tout état de cause s'avèrent finalement assez peu nombreux.

On en compte davantage qui, sans considérer l'exercice de cette réquisition comme un véritable droit, reconnaissent, qu'illiquide en soi, il peut être couvert en certaines circonstances par une exception.

En plus grand nombre encore sont peut-être les juristes pour lesquels existe à proprement parler un droit de réquisitionner les navires étrangers.

Il est à noter d'ailleurs que la plupart d'entre eux se trouvent être des contemporains, alors que la majorité de leurs adversaires se recrutent parmi les internationalistes relativement anciens.

Avant de voir dans quelle mesure le principe de la réquisition est effectivement reconnu par les Etats, il convient donc de souligner, en conclusion, la faveur dont il jouit dans la doctrine moderne.

§ 2. — *Le droit conventionnel.*

Parmi les traités contenant des dispositions qui se rapportent spécialement à la réquisition par l'un des contractants des navires battant le pavillon de l'autre, rares sont aujourd'hui ceux qui en interdisent directement ou indirectement l'exercice.

L'étude du droit conventionnel des principales puissances maritimes est, à cet égard, révélatrice.

Dans le traité conclu par l'Italie avec Saint-Domingue le

18 Octobre 1886 on rencontre bien la prohibition formelle de la réquisition :

Art. 4. — « Le navi, i carichi... appartenenti ai cittadini delle due Parti contracuti non potranno sottoparsi rispettivamente a ninno embargo ne essere tratti per una spedizione militare qualsiasi, ne per servizio publico di veruna sorte » (39).

Le traité du 25 Juin 1906 entre l'Italie et le Nicaragua (art. 5) énonce une prescription analogue (40).

Le traité franco-danois du 23 Août 1742 où avaient été stipulées des restrictions telles qu'on pouvait se demander si, en définitive, il laisserait subsister une réquisition digne de ce nom (41), était encore en vigueur en 1930 (42).

Mais la plupart des traités conclus par la France, ainsi que ceux passés par les autres principaux pays maritimes admettent, sous certaines conditions, il est vrai, sans nul doute néanmoins. le droit pour l'un des contractants de réquisitionner les navires de l'autre.

Il semble que ce soit le cas du traité franco-espagnol du 6 Février 1882 dont l'article 6 dispose : « Les ressortissants des deux Hautes Parties contractantes ne pourront être assujettis respectivement à aucune saisie, ni être retenus avec leurs navires... pour une expédition militaire ni pour aucun service pu-

(39) Martens, *Nouveau Recueil Général*, 2^e Série, T. XVIII, p. 665.

(40) *Ibid.*, T. XXXV, p. 270.

(41) Art. XXX. — « Aucun des navires tant marchands que de guerre, qui se trouveront dans les ports de l'un des deux Rois ne sera contraint de servir ni en guerre, ni au transport de quoi que ce soit, sans le consentement ou du Roi ou de l'habitant ou du Maître, auquel il appartiendra, quoique le Capitaine y eût consenti.

Art. XXXI. — « ...les navires ne pourront être arrêtés et saisis en vertu d'aucun mandement ou général ou particulier, et pour aucune cause que ce soit, non pas même sous prétexte de vouloir s'en servir pour la conservation et défense du royaume. Et généralement aucune chose ne pourra être prise aux sujets de l'une ou de l'autre Couronne, que du consentement de ceux à qui elle appartiendra et en leur payant la juste valeur » (Wenck, t. 1, p. 622 et 623).

Ce traité, conclu sans limitation de durée, subit des additions en 1842 (voir Clercq, *op. cit.*, t. 4 p. 612 à 615) et en 1910, mais celles-ci ne concernaient pas spécialement notre sujet.

(42) Cette année-là eut lieu entre la France et le Danemark un échange de lettres portant additions et modifications au traité de commerce franco-danois du 17 août 1742 et à la Convention provisoire et additionnelle du 9 février 1842 et aux articles additionnels du 9 février 1910.

Il étendait à douze mois le délai de préavis fixé pour la dénonciation de ce traité de commerce, de cette convention et de ces articles additionnels. (Voir Bulletin Législatif Dalloz, 1930 p. 280 et 281).

blie, sans qu'il soit accordé aux intéressés une indemnité préalablement convenue » (43).

Il en est certainement ainsi du traité du 9 Septembre 1882 entre la France et la République Dominicaine (44) et de celui du 27 Novembre 1886 entre la France et le Mexique qui s'exprime en des termes identiques à ceux du précédent (45).

Dans le même ordre d'idées citons deux traités passés par la Suède et Norvège : ceux du 15 décembre 1885 avec le Mexique (46) et du 27 Juin 1892 avec l'Espagne (47).

Identiques sont à cet égard les stipulations du traité anglo-portugais du 12 août 1914 (48).

Il faut aussi mentionner le traité italo-américain du 26 février 1871 (49), les traités des 6 septembre 1870 et 31 août 1887 entre le Pérou et les Etats-Unis (50) ainsi que celui conclu le 3 juillet 1906 par cette dernière puissance avec l'Espagne (51).

Il convient enfin de citer le traité du 13 juin 1870 entre le Zollverein et San-Salvador (52) et les traités passés par l'Allemagne : le 20 mars 1872 avec le Portugal (53), le 18 mai 1875 avec Costa-Rica (54), le 19 septembre 1879 avec Hawaï (55), le 13 juillet 1883 avec l'Espagne (56), le 30 janvier 1885 avec la République Dominicaine (57), le 20 septembre 1887 avec le Guatemala (58) et celui du mois de décembre de la même année avec le Honduras (59), du 23 juillet 1892 avec la Colombie (60),

(43) Clercq, T. 13 p. 244.

(44) Art. 8. — « Les navires.... appartenant à des citoyens de l'un ou de l'autre Etat, ne pourront respectivement être soumis à aucun embargo, ni retenus pour une expédition militaire quelconque ni pour quelque usage public que ce soit sans une indemnité préalablement débattue... ». (De Clercq, T. 15 p. 660).

(45) Voir article 8 dans Clercq, T. 17, p. 283.

(46) Art. XVIII § 6 Martens, *Nouveau Rec. Gén.* 2^e Série, T. XVIII p. 689.

(47) Art. 3 *ibid.* T. XX, p. 549.

(48) Art. 2 *ibid.* 3^e Série, t. 15 p. 523 et 524.

(49) Art. IV, Malloy, T. 1, p. 970 et 971.

(50) Art. II in fine, Martens, *Nouv. Rec. Gén.*, 2^e Série, T. 1 p. 98 et *ibid.* T. XXII p. 63 et 64.

(51) Art. V, *Ibid.*, T. XXXI, p. 371.

(52) Art. VI, *Ibid.*, T. XIX, p. 487.

(53) Art. II, Martens, *Nouveau Rec. Gén.*, T. XIX p. 501.

(54) Art. VII, *Ibid.*, 2^e Série T. II p. 249.

(55) Art. II § 3 ; *Ibid.* T. VI p. 381.

(56) Art. VIII *Ibid.* T. IX p. 458.

(57) Art. VIII, *Ibid.* T. XI p. 535 et 536.

(58) Art. VII, Cité dans Albrecht, *op. cit.* p. 40.

(59) Art. VII, *Ibid.*

(60) Art. VII, Martens, *Nouv. Rec. Gén.*, 2^e Série T. XIX p. 835.

du 4 février 1896 avec le Nicaragua (61) et enfin du 30 novembre 1908 avec le Portugal (62).

La question se pose de savoir si ces traités admettant le droit pour l'un des contractants de réquisitionner les navires de l'autre confirment le droit commun (63).

Albrecht l'admet.

1°) Un de ses arguments est spécial au Droit Conventionnel allemand dont il fait une étude détaillée (64).

Les traités de l'Allemagne reconnaissant un droit de réquisition sur les navires ont été conclus avec des républiques sud ou centre américaines.

Or sur les territoires de celles-ci les troubles susceptibles de motiver des réquisitions de navires étrangers sont particulièrement fréquents.

La présence de navires dans des ports sud ou centre américains est infiniment plus probable que celle de bâtiments sud ou centre américain dans les ports allemands.

Si donc, ces traités n'avaient pas confirmé le droit existant, ils auraient été des concessions unilatérales de l'Allemagne.

2°) Envisageant le droit conventionnel des Etats-Unis, de la France et de l'Italie, Albrecht considère qu'il n'est guère vraisemblable qu'on ait voulu stipuler dans les traités une aggravation de la situation des navires neutres par rapport au droit commun (65).

Une opinion semblable à celle de cet auteur se trouve exprimée dans le Projet de Convention commenté sur les droits et devoirs des neutres dans la guerre maritime et aérienne publié en 1939 par la Faculté de Droit Harvard.

L'argument principal était tiré ici, rappelons-le, de la rédaction même des traités.

(61) Art. VII *Ibid.*, t. XXIII p. 234.

(62) Art. 2 *Ibid.*, 3^e Série, T. IV p. 898.

(63) Il est à remarquer qu'aux Conférences de La Haye de 1899 et de 1907 ainsi qu'à la Conférence Navale de Londres de 1908-1909 on ne s'occupa pas de la réquisition des navires étrangers non-ennemis.

(64) *Op. cit.* p. 44. Il écrivait, rappelons-le, en 1912.

(65) « Daher wird das nach der Meinung der Staaten geltende Völkerrecht solche neutrale Schiffe jedenfalls nicht besser stellen, als sie nach der für sie ungünstigsten vertraglichen Abmachung gestellt wären » *op. cit.* p. 55 et 56.

En conclusion à une étude de droit conventionnel sur les réquisitions de biens neutres « en transit » on lit :

« The treaty material the analysis of wich has been attempted above, apparently indicates that *military requisitions from neutrals, including requisitions of vessels... are not regarded as internationally illegal if properly compensated*. The various restrictions and exemptions contained in many treaties should be considered as limitations on a recognised right rather than as limited grants : of other non-existent rights. It is, perhaps, significant to note in this connection that practically *no treaty states in affirmative terms that the parties may requisition ; rather they usually state that the parties may not requisition unless compensation is given....* » (66).

L'examen des données de la pratique des différents Etats et celui des solutions jurisprudentielles permet de juger le bien-fondé de cette affirmation.

§ 3. — *Données de la pratique et solutions jurisprudentielles.*

Elles sont, semble-t-il, dans l'ensemble, favorables à la thèse de l'existence d'un droit de réquisitionner les navires battant le pavillon d'un pays non-ennemi.

Lorsqu'en 1870, pendant la guerre entre la France et la Prusse, des troupes prussiennes coulèrent, après en avoir pris possession sur l'ordre de leur général, six charbonniers anglais à Duclair, près de Rouen, afin de boucher l'estuaire de la Seine et de barrer ainsi le passage à des canonnières françaises, le gouvernement allemand déclara avoir agi en vertu du « droit d'angarie », qui lui permettait de réquisitionner ces navires et de les détruire. L'autre gouvernement intéressé dans cette affaire, celui de la Grande-Bretagne, ne mit pas en doute l'existence de ce droit. S'il y eut contestation, ce fut à propos de l'indemnité due aux propriétaires des charbonniers. Cette contestation ne tarda pas d'ailleurs à être réglée. L'incident de Duclair se termina avec le paiement de l'indemnité réclamée par le gouvernement britannique, qui avait pris fait et cause pour les pro-

(66) A. J. Juill. 1939, Sup. 2^e Section, p. 368.

priétaires dès que ceux-ci eurent fait appel à la protection diplomatique (67).

L'existence du droit de réquisitionner les navires étrangers continua, semble-t-il, à être reconnu par les Etats durant les années qui suivirent.

Cela apparut lors de réquisitions imposées à des étrangers sur le territoire des Républiques sud-américaines en proie à la révolution ou à la guerre civile.

En 1896, une réquisition générale des chevaux et des mulets fut ordonné à Cuba dans la zone se trouvant sous l'autorité effective des Espagnols. Parmi les bêtes réquisitionnées il y en avait qui appartenaient à des citoyens des Etats-Unis.

Ceux-ci se plainquirent notamment de ce que leur traité de 1795 avec l'Espagne n'avait pas été respecté.

L'article 7 de ce traité disposait, en effet, que les sujets ou citoyens de chacune des parties contractantes, leurs vaisseaux ou effets, ne seraient pas soumis par l'autre à un embargo, ni retenus par elle en vue d'une expédition militaire ou d'un usage public ou privé quel qu'il fût.

L'analyse de ce texte, faite par Olney, Secrétaire d'Etat des Etats-Unis, dans une note du 14 février 1896, adressée à Dupuy de Lôme, ministre d'Espagne (68) révèle que le Gouvernement américain admettait implicitement la possibilité de la réquisition de navires américains par une autre puissance, en l'absence de clause contraire d'un traité :

« This term » (embargo commonly known in Spanish jurisprudence by the name of *angaria*), « this term », — écrit-il — « and the action it implies corresponds, as to vessels and effects, quite closely with the principle known in other countries as «*eminent domain*» in respect to realty, so that *the ship* or the property *may be employed in public service* upon compensation for its use a payment of its just value, although without judicial condemnation. It is therefore admitted and established beyond

(67) Pour avoir une vue exacte de cette affaire il faut se reporter à la correspondance échangée à l'époque entre Bismarck et l'ambassadeur Bernstoff d'une part ; ce dernier et Lord Granville de l'autre. Voir Haricy *op. cit.* et aussi Albrecht, *op. cit.* p. 45 et suiv.

(68) John Bassett Moore, *A digest of International Law*, (Washington 1906) T. VI p. 908 et suiv.

controversy that, whatever else the exemption of the first clause of article 7 of treaty of 1795 may import, it certainly means that the vessels and effects of citizens of the United States within the Spanish jurisdiction may not be appropriated against the owner's will to the public use for military or any other purposes, even though compensation be tendered. »

Signalons le cas de l'« In Time », navire britannique qui, rapporte Baty (69) après avoir été réquisitionné, aurait été coulé en 1901, dans les eaux vénézuéliennes, au cours d'opérations militaires.

La réquisition des navires étrangers fut largement pratiquée durant la guerre de 1914-1918.

Les précédents du temps la montrent admise dans son principe.

Elle donna souvent lieu à des différends entre l'Etat qui en était l'auteur et celui du pavillon du navire réquisitionné.

Mais ceux-ci portèrent soit sur de simples appréciations de fait, soit sur les conditions et modalités d'exercice de ce droit de réquisition, non sur son existence même.

Dès 1914, la Grande-Bretagne réquisitionna, entre autres, des bâtiments de guerre en construction dans des chantiers anglais, pour le compte de la Turquie (ce dernier pays était encore neutre).

Plus net fut en 1915 le cas de la réquisition par l'Italie de tous les navires étrangers se trouvant dans ses ports (70), en fait des navires allemands qui y avaient cherché refuge. En guerre avec l'Autriche-Hongrie, elle ne l'était pas encore avec l'Allemagne, quoiqu'elle eût rompu avec elle les relations diplomatiques.

Lorsque, l'année suivante, le Portugal réquisitionna plus de 80 navires allemands mouillés dans ses eaux (71), le gouvernement allemand qui, pourtant, émit une protestation des plus énergiques et alla jusqu'à mentionner ces réquisitions parmi les

(69) *International Law* (1909) p. 239 et 240.

(70) Voir communication de M. R. W. dans R. G. 1917 p. 350 et suiv.

(71) Cette affaire fit du bruit à l'époque et toucha jusqu'au grand public. Voir le numéro du *Temps* du 12 mars 1916.

Au point de vue juridique se reporter à l'étude détaillée faite par le Professeur Basdevant dans R. G. 1916, p. 268 et suiv. et aussi à Garner *International Law and the world war* (1920) T. 1 p. 176.

griefs motivant sa déclaration de guerre au Portugal, ne contesta pas le principe de la réquisition des bâtiments étrangers. Il déclara seulement qu'en l'occurrence des raisons particulières rendaient inadmissible celle des navires allemands.

Le différend germano-portugais porta sur une question de fait, d'appréciation d'une part, et d'interprétation de certaines dispositions d'un traité, d'autre part.

L'exercice du droit de réquisition entre l'Allemagne et le Portugal avait été réglé par l'article 2 du traité de commerce et de navigation conclu le 30 novembre 1908.

Cet article stipulait :

« Les sujets de chacune des parties contractantes seront exempts, dans le territoire de l'autre partie, de tout service personnel dans l'armée, ...de toutes charges de guerre... réquisitions et contributions militaires de quelque espèce que ce soit. Leurs propriétés ne pourront être séquestrées, ni leurs navires... être retenus pour un usage public quelconque, sans qu'il leur soit accordé préalablement un dédommagement à concorder entre les parties intéressées sur des bases justes et équitables... »

Le Gouvernement allemand objecta que le Portugal avait violé le traité de 1908 : la réquisition n'aurait pas été faite pour un usage public, préalablement à celle-ci, un dédommagement n'avait pas été accordé, enfin le Portugal n'avait même pas essayé de réaliser une entente avec les intéressés.

Jusqu'en 1918, les réquisitions de navires amis furent exercées sur une grande échelle. La première guerre mondiale était déjà une guerre moderne. Les Etats avaient besoin de navires... Pour se les procurer, ce fut souvent à la réquisition qu'ils eurent recours.

Citons : en 1917, la réquisition par la Grande-Bretagne de navires danois (72) et hollandais (73), celle par les Etats-Unis de navires en construction dans leurs chantiers pour le compte de ressortissants norvégiens (74), celle par le Brésil de navires allemands (75).

(72) *Neutrality, its history, economics et law* (prepared under the auspices of the Columbia University council for Research in the Social Sciences), t. II par Edgard Turlington (1936) p. 95.

(73) A. J. Juillet 1939, Supplément 2^e Section, p. 375 et 376.

(74) Cette affaire donna lieu à un véritable différend qui, soumis à la Cour Permanente d'Arbitrage, se termina en 1922 avec la sentence de Mr. Valloton. Voir A. J. 1923 p. 362.

(75) Voir le *Journal de Droit International Privé*, notamment 1917 p. 1382 et 1569.

En 1918, un différend ayant pour origine une réquisition de navires hollandais divisa les Pays-Bas et les Puissances Alliées et Associées, plus particulièrement l'Angleterre et les Etats-Unis, ces derniers surtout (76).

Devant l'impossibilité d'arriver à un accord avec le Gouvernement hollandais, ceux-ci, étant donné la pénurie de navires dont souffraient les Alliés, décidèrent, pour utiliser les bâtiments réfugiés dans leurs eaux, de les réquisitionner moyennant le versement d'une indemnité aux propriétaires.

Le gouvernement des Pays-Bas protesta contre la rupture des négociations et aussi contre la mesure prise. Mais il ne contesta pas, dans son principe, l'existence du droit pour un Etat de réquisitionner les navires se trouvant sur son territoire. Il alléguait que cette réquisition pouvait être exercée sur tel ou tel navire de nationalité étrangère, mais non sur toute une partie d'une flotte marchande.

Il considéra que le procédé employé pour prendre possession des navires hollandais constituait à l'égard des Pays-Bas un acte peu amical des Etats-Unis et de leurs Alliés.

Ceux-ci n'admirent ni l'un ni l'autre point de l'argumentation du Gouvernement hollandais et affirmèrent que le tonnage laissé aux Pays-Bas était largement suffisant pour leurs besoins.

Ces exemples montrent bien l'état du Droit Positif, il y a une vingtaine d'années.

On pourrait en citer d'autres de la même époque, mais cela n'aurait pas un très grand intérêt.

Les divers différends, quoique de gravité inégale, présentaient les mêmes caractéristiques.

Ils portaient d'ordinaire sur les conditions d'exercice du droit de réquisition, et aussi sur la question de savoir si dans telle espèce ces conditions se trouvaient remplies, ce qui se traduisait bien des fois par une contestation sur un point de fait.

Ils n'avaient pas trait à l'existence même du droit.

On pourrait se demander si celle-ci n'est pas contestée de nos jours.

(76) A. J. 1918 p. 340 à 356 et 1930 p. 694.

L'a-t-elle été à l'heure où nous écrivons ? L'état de la pratique demeure-t-il à cet égard semblable à lui-même ? (77).

Après l'occupation de la Norvège et du Danemark par les troupes allemandes, des mesures furent prises par les Gouvernements français et britannique à l'égard des navires norvégiens et danois se trouvant dans les ports des Alliés (78).

On ne peut guère les considérer comme des réquisitions de navires étrangers.

D'après les renseignements que nous avons pu recueillir, si les navires norvégiens ont collaboré en fait avec les Marines française et britannique, il ne paraît pas qu'ils aient été réquisitionnés par la France et l'Angleterre. Ils continuèrent à battre pavillon norvégien.

Il semble qu'ils n'avaient pu avoir été l'objet que d'une réquisition effectuée par le Gouvernement norvégien alors reconnu par la France et l'Angleterre. D'un point de vue au moins formel, cette réquisition devrait être regardée comme nationale (79).

Pour les navires danois, la question ne se posait pas de la même manière que pour les navires norvégiens.

Il n'existait alors, en dehors du Gouvernement légal, qui avait accepté l'occupation du territoire danois par les armées allemandes, aucun Comité national ou organisme quelconque, reconnu comme Gouvernement par la France et la Grande-Bretagne.

Les navires danois furent considérés comme des prises (80).

(77) Etant donné la guerre qui sévit actuellement, nous n'avons pu nous procurer bon nombre de documents et même d'informations que nous aurions désiré avoir.

(78) Tous les renseignements les concernant, dont nous faisons état ici, nous ont été communiqués par M. l'Administrateur de la Marine Robert, du Service des Transports Maritimes français.

(79) Une solution analogue paraît devoir être donnée en ce qui concerne les navires polonais, belges et hollandais qui se sont trouvés dans le même cas que les navires norvégiens.

(80) « La situation particulière dans laquelle se trouve actuellement le Danemark a conduit à assimiler les navires danois à des navires ennemis ; et par conséquent à les capturer ».

(Circulaire du Ministre français de la Marine Marchande du 25 Avril 1940).

On pourrait se demander si, d'un point de vue juridique, le Danemark était en guerre avec les Alliés.

Les équipages qui s'y prêtèrent furent maintenus en service à bord des navires (81).

Des marins étrangers, et dans l'ensemble nordiques (norvégiens pour la plupart) furent placés sur les navires que leurs équipages avaient quittés (82).

A la veille des armistices franco-allemand et franco-italien de juin 1940, des « navires étrangers battant pavillon neutre, affrétés ou non par la Marine marchande, se trouvant dans le port de Marseille en cours d'opérations de débarquement ou complètement déchargés, ont été réquisitionnés au titre du droit d'angarie par l'Amirauté pour prendre des marchandises parfaitement déterminées, afin de prévenir la saisie de celles-ci par les autorités allemandes » (83).

Des navires neutres effectuant des voyages libres pour le compte de leurs armateurs, en cours de déchargement dans le port de Marseille, furent expédiés sur l'ordre de l'Amirauté française en Algérie, avec leur cargaison d'origine à bord, après rembarquement de ce qui en avait été débarqué et avec d'autres marchandises (84).

« Il semble que pour ceux-ci le droit d'angarie a dû jouer également » (85).

Parmi les navires réquisitionnés en Juin 1940 se trouvaient notamment quelques navires grecs (86).

(81) Ceux dont les navires avaient été pris dans les ports français se virent appliquer la législation danoise en ce qui concernait les conditions de travail et la législation française aux autres points de vue.

(82) Signalons toutefois la présence à bord des navires danois utilisés par la France d'un radio-télégraphiste et d'un capitaine subrécargue français.

(83) Rapport de Mr. Arnoux lu à la séance du 26 août 1941 de la Chambre de Commerce de Marseille. (Un extrait des registres des délibérations nous a été communiqué par M. Georges Lobin, membre correspondant de cette Chambre, Président du Tribunal de Commerce d'Aix-en-Provence).

(84) *Ibid.* Ce fut le cas, par exemple, du navire yougoslave « Jubica Marcovitz ».

(85) *Ibid.*

Signalons que tous ces navires ne se conformèrent pas aux ordres reçus.

Certains gagnèrent des ports neutres.

Des navires turcs, par exemple, affrétés ou non par l'Etat français, obéissant à la lettre à des instructions générales adressées par le Gouvernement d'Ankara à tous les navires battant pavillon turc, gagnèrent Barcelone ou la Turquie, au lieu de se rendre dans tel ou tel port de l'Afrique du Nord qui leur avait été désigné par les Autorités françaises.

(Renseignement communiqué par M. l'Administrateur de la Marine Robert).

(86) Le 20 juin le « Nicolas Angelo » fut requis d'embarquer à son bord des balles de coton et marchandises diverses. Les 21 et 23 juin, le « Kadio » et « l'Elisaveth » furent réquisitionnés.

Le gouvernement grec ne contesta pas l'existence du droit qu'avait la France de réquisitionner des navires étrangers se trouvant dans ses eaux.

La question à propos de laquelle il y eut discussion, en l'occurrence, entre le consul de Grèce à Marseille et les autorités navales françaises, fut celle de la réquisition des équipages des navires grecs.

Ces équipages refusant de servir sous le régime de la réquisition française, le Consul de Grèce demanda, après avoir reçu à ce sujet les instructions de son gouvernement, que les navires seuls soient réquisitionnés.

C'est ce qui fut fait. Des équipages français remplacèrent les équipages grecs.

Au Chili, un décret du 15 Février 1941 ordonna la réquisition des bâtiments danois réfugiés dans les eaux du pays (87).

Plus récemment, mais plusieurs mois avant leur entrée en guerre, les Etats-Unis prirent certaines mesures à l'égard des navires allemands et italiens se trouvant dans leurs ports, où ils avaient cherché refuge. Celles-ci furent étendues aux navires danois qui étaient dans le même cas. Elles ne consistèrent d'abord qu'en une mise sous séquestre, pouvant être comparée aux dispositions prises entre 1914 à 1918 à l'égard de bâtiments des Puissances Centrales par certaines Républiques américaines.

Puis, le 6 juin 1941, une loi fut signée par le Président, par

En ce qui concerne le « Kadio », son commandant fut informé par le Capitaine de Vaisseau Foucauld que son navire était réquisitionné pour embarquer du matériel et des marchandises.

Un autre navire grec, le « Point Judith » fut également réquisitionné.

« Marine Marchande.

Police de la Navigation.

Par ordre du Contre-Amiral Commandant la Marine à Marseille, le Capitaine de Vaisseau Le Brun Chef de la Police de la Navigation ordonne au commandant du navire grec « Point Judith » de prendre à son bord toute marchandise qui lui sera désignée par l'Autorité du Port de Marseille et d'exécuter ensuite les ordres qui lui seront donnés.

(Documents communiqués par M. Contoulmas, Consul Général de Grèce à Marseille).

En fait le « Point Judith » ne quitta pas Marseille. Il exécuta certaines opérations de chargement et de déchargement, ainsi que des manœuvres dans le port, puis fut rendu, quelques jours plus tard, à son propriétaire. La question de l'indemnité n'aurait pas encore été réglée. Le navire hongrois « Szent-Geller » eut exactement le même sort que le « Point Judith » (Renseignements communiqués par MM. Barry et Rogliano, courtiers maritimes à Marseille).

(87) On trouvera en annexe le texte de ce décret que le Doyen de la Faculté de Droit de Santiago a bien voulu nous faire parvenir.

Le Pérou et Costa Rica auraient de même réquisitionné des navires de diverses nationalités.

laquelle, étant donné l'interruption du commerce des Etats-Unis, la menace pesant sur le bien-être général et la proclamation de l'état d'urgence (88), le Président était autorisé, dans un but de défense nationale et durant l'existence de cet état, mais pas au-delà du 30 juin 1942, à acheter, *réquisitionner*, affréter ou prendre la propriété ou la possession, de tous navires marchands étrangers se trouvant inactifs dans les eaux comprises dans la juridiction des Etats-Unis, Iles Philippines et Zone du Canal, et nécessaires à la défense nationale, pour tel usage ou disposition qu'il ordonnerait (89).

Cette loi a été mise en application (90).

Le gouvernement des Etats-Unis, en réquisitionnant les navires allemands, italiens et danois, a considéré, semble-t-il, qu'il ne faisait qu'appliquer là une règle existante de Droit International (91).

N'ayant pas pris connaissance du texte des notes envoyées par les Puissances de l'Axe à Washington, nous ignorons sur quelles bases juridiques elles ont appuyé leurs protestations (92).

(88) L'état d'urgence limitée avait été proclamé le 8 septembre 1939 et celui d'urgence illimitée le 27 mai 1941.

(89) Voir l'article de L. H. Woolsey *The taking of foreign ships in American ports*, dans A. J. Juillet 1941 p. 497 et suiv.

(90) Voir la Tribune de Genève du 18 juin 1941, ainsi que les numéros du *Temps* des 7, 11, 14, 15 et 25 septembre 1941.

(91) Lettre adressée le 1^{er} Mai 1941 par le Secrétaire d'Etat Hull au Sénateur Bailey, président de la Commission du Commerce du Sénat (voir Woolsey, *op. cit.* p. 503 et 504).

Au cours des débats du Sénat il fut soutenu par contre que les réquisitions de la Guerre de 1914-1918 ne pouvaient être considérées comme ayant établi une règle de Droit International ou étaient sans rapport avec celles que voulait opérer le Gouvernement américain.

Selon le Sénateur Bailey celui-ci créerait un précédent, le Droit International étant en sens contraire. (Cong. Record 14 et 15 mai 1941; Senate Hearings *Ibid.* p. 116-117 cités dans Woolsey, *op. cit.* p. 504 note 21).

(92) Le traité germano-américain du 8 Décembre 1923 fut invoqué dans la seconde note de protestation allemande à Washington (voir la *Gazette de Lausanne* du 4 avril 1941).

L'art. 1^{er} (§ 4) de ce traité disposait :

« The nationals of each High Contracting Party shall receive within the territories of the other, upon submitting to conditions imposed upon its nationals, the most constant protection and security for their persons and property, and shall enjoy in this respect that degree of protection that is required by international law.

Their property shall not be taken without due process of law and without payment of just compensation ». (Martens, *Nouv. Rec. Gén.*, 3^e Série, T. 17 p. 355) et son article VII (§ 1) :

« Between the territories of the High Contracting Parties there shall be freedom of commerce and navigation. The nationals of each of the High Contracting Parties equally with those of the most favored nation, shall have liberty freely to come with their vessels and cargoes to all places, ports and waters of every kind within the territorial limits of the other which are or may be open to foreign commerce and navigation. Nothing in this treaty shall be construed to restrict the right of either

Ont-elles nié le principe même d'un droit de réquisitionner les navires étrangers ou se sont-elles contentées d'affirmer que les modalités d'exercice n'en avaient pas été respectées, que, par exemple, la réquisition n'avait pas été effectuée en des circonstances pouvant la motiver conformément au Droit des Gens ? Cette dernière hypothèse ne paraît pas devoir être nécessairement exclue.

On pourrait toutefois se demander si les réquisitions opérées par les Etats-Unis à l'égard des navires de l'Axe peuvent sans hésitation être rangées parmi les réquisitions de navires amis.

Le problème est singulièrement difficile à résoudre.

Si on l'envisage à la lumière des règles de Droit International admises jusqu'ici (jusqu'au déclenchement du conflit actuel tout au moins), les Etats-Unis n'étaient pas à proprement parler dans une position de neutralité (93).

Mais ils ne pouvaient non plus être assimilés à un Etat belligérant dans toute l'acception du terme (94).

Ils se trouvaient dans une situation, somme toute, intermédiaire entre la neutralité et la belligérance, l'état dit de « non-belligérance » (95).

High Contracting Party to impose on such terms as it may see fit, prohibitions or restrictions of a sanitary character designed to protect human, animal or plant life, or regulations for the enforcement of police or revenue law ». (*Ibid.* p. 358 et 359).

(93) Cela résulte de l'aide accordée par eux à la Grande-Bretagne en vertu de la loi prêt-bail. Ce fut là une politique de discrimination pacifique nouvelle dans l'histoire législative des Etats-Unis. Ceux-ci d'ailleurs, en autorisant la réparation dans leurs ports de navires de guerre britanniques méconnaissaient un principe du droit de la neutralité vieux de plus d'un siècle. D'autre part, les patrouilles américaines dans l'Atlantique n'avaient-elles pas été étendues en vue du repérage des sous-marins et corsaires de l'Axe ? Des forces américaines n'avaient-elles pas relevé les contingents britanniques assurant la protection de l'Islande ? (Voir L. H. Woolsey, *op. cit.* p. 501).

(94) Les déclarations de neutralité étaient encore en vigueur, les représentants diplomatiques maintenus. Si la guerre s'était terminée à cette époque, les Etats-Unis n'auraient eu à signer aucun traité de paix (*ibid.* p. 500). Au cours des débats sur le projet de loi le Sénateur George, président de la Commission des Affaires Etrangères du Sénat, avait déclaré : « Nous ne sommes pas en guerre, nous ne sommes pas belligérants », et aussi : « Nous ne sommes pas en guerre, mais nous sommes en état de grande urgence » (Cong. Record 14 mai 1941, cité dans Woolsey, p. 500). Le Sénateur Taft avait affirmé : « Nous sommes encore neutres » (*ibid.* p. 4125).

(95) L'appellation d' « Etat-soutien » a été proposée par le Professeur Jessup pour désigner un pays se trouvant dans cette situation.

Il lui concède des droits à mi-chemin de ceux d'un belligérant, toute participation active armée au conflit étant néanmoins exclue.

(Voir Woolsey *op. cit.* p. 502).

Plus récemment ils réquisitionnèrent le paquebot français « Normandie » immobilisé à New-York dès Septembre 1939.

On sait que depuis un incendie a pratiquement détruit ce bâtiment (95 *bis*).

Au cours de la première quinzaine du mois de Décembre dernier un autre paquebot français le « Maréchal-Joffre » fut également réquisitionné par le Gouvernement américain (96).

Des navires italiens et peut-être aussi danois ont été réquisitionnés en Uruguay (96 *bis*).

En Argentine, le moyen employé pour assurer l'utilisation des navires des puissances de l'Axe a été différent. Le Gouvernement argentin a procédé par voie d'achat (97). Il semble qu'il ait considéré la réquisition de navires amis dans ses eaux comme contraire au Droit International (98).

Ce point de vue n'est pas, à notre connaissance, autrement

(95 *bis*) Voir les numéros du Temps des 12, 13, 14, 15 février 1942.

(96) «le paquebot français « Maréchal-Joffre » a été réquisitionné par les autorités maritimes américaines.

Ce bâtiment naviguait depuis l'armistice dans les eaux d'Extrême-Orient, entre Shangai, Manille et Saïgon....

Au début de décembre 1941, il se trouvait occasionnellement à Manille... le navire fut empêché d'appareiller et de retourner en Indo-Chine lors du déclenchement des hostilités entre les Etats-Unis et le Japon.

Le 12 décembre, l'équipage français fut débarqué d'office et remplacé par un équipage américain avec lequel le bâtiment a quitté Manille». (Le Temps, 18 février 1942).

(96 *bis*) Voir le Temps, des 13 et 29 septembre 1941.

(97) Voir le Temps des 15, 17, 24 août, 12 septembre et 17 octobre 1941.

(98) « Mademoiselle,

En réponse à votre lettre du 2 septembre dernier, notre Ambassade... est en mesure de vous dire :

1) que, respectant les droits internationaux, le Gouvernement Argentin n'a réquisitionné aucun bateau de la Marine Marchande de nationalité étrangère, même ceux appartenant aux pays belligérants. Notre gouvernement a considéré que les bateaux étrangers se trouvant dans ses ports et qui ne sont pas des bâtiments de guerre, étaient en droit de jouir d'un droit de séjour, en acquittant, bien entendu, les droits de port et les taxes inhérentes à l'usage de tels droits.

2) que l'acquisition par le Gouvernement Argentin de quelques bateaux marchands se trouvant dans ses ports n'a été faite sur la base d'aucune réquisition, mais en plein accord avec les gouvernements des divers pays et avec les Compagnies propriétaires, en laissant toujours à ces Compagnies la possibilité d'acquérir à nouveau ces bâtiments (immobilisés pour des raisons d'utilité), une fois terminée la guerre.

3) L'Ambassade n'a aucune raison de penser que ces normes seront altérées, dans le futur, et que notre pays s'éloignera des principes internationaux qui régissent, actuellement, en la matière...

Notre Ambassade... espère que ces quelques informations pourront vous orienter sur les principes qui guident la République Argentine et les motifs de son attitude....»

(Extraits d'une lettre qui nous a été adressée le 19 septembre 1941 par l'Ambassade d'Argentine à Vichy).

répandu actuellement. Les Etats sont, en général, d'accord (99) pour admettre le principe de la réquisition des navires étrangers (100).

On pourrait donc conclure que cette réquisition, reconnue en pratique, consacrée dans des traités, est de droit commun.

La plupart des auteurs contemporains en admettent la légitimité.

Nous avons vu que telle n'était pas l'opinion de certains juristes anciens.

A leur égard, il convient de faire des réserves : nombre d'entre eux se bornent, en réalité, à des données de Droit Naturel.

Nous savons qu'en 1898 l'Institut de Droit International ne visait à exposer que le Droit désirable.... (101).

D'autre part, un fait doit être ici noté, dont notre étude de précédents nous a permis la constatation et qui peut expliquer, dans une certaine mesure, les hésitations de plusieurs juristes : ils écrivaient pour la plupart à la fin du 19^e siècle ou pendant les premières années du 20^e, époque à laquelle la réquisition de bâtiments amis a été rarement pratiquée.

Etant donné ce que nous savons de la doctrine, du Droit Conventionnel et de la pratique des Etats, il paraît donc possible de conclure, sauf les réserves faites concernant la période que nous vivons (sur laquelle il est, d'ailleurs, prématuré de porter un jugement, voire de le tenter...), que le principe d'un droit de réquisitionner des navires étrangers est généralement admis.

Mais, lors de son exercice, doivent être observées certaines règles, à l'examen desquelles nous passerons après avoir déterminé le cadre géographique à l'intérieur duquel joue le pouvoir de réquisition.

(99) Il en est ainsi, semble-t-il, des pays américains (Voir Bulletin of the Panamerican Union, octobre 1941. p. 917).

(100) Certaines législations nationales ont d'ailleurs prévu et réglementé la réquisition des navires étrangers non ennemis. Voir par exemple l'article 6 du Code Naval Américain de 1.900.

L'art. 27 (§ 3) du Décret français du 28 novembre 1934 dispose : « La réquisition peut porter sur les biens appartenant à des étrangers, mais sous réserve des conventions internationales en vigueur. » (Bulletin Législatif Dalloz, 1938, p. 993).

(101) Il faut toutefois signaler qu'il a été moins catégorique à sa session de Gand de 1906, puisque la suppression de l'angarie ne fut pas votée alors et que la proposition faite par M. Lyon-Caen d'insérer, dans un règlement sur le régime de la neutralité, le texte voté en 1898 fut également écartée. (Voir Annuaire de l'Institut, T. XXI p. 408 et 409).

SECTION II

Cadre géographique d'exercice du droit de réquisitionner les navires étrangers

Où peut être opérée la réquisition des navires battant le pavillon d'une puissance amie ? Peut-elle être effectuée en haute mer ou en territoire ennemi occupé, aussi bien que dans les ports nationaux ou les eaux territoriales de l'Etat auteur de la réquisition ?

Pour répondre à ces questions, nous utiliserons la méthode suivie jusqu'ici.

Après avoir étudié la doctrine, nous rechercherons le Droit International commun en la matière, tel qu'il se dégage des traités, de la pratique et de la jurisprudence.

§ 1). *La doctrine*

I

La réquisition des navires étrangers dans les *ports nationaux* de l'Etat auteur de la réquisition, constitue, si l'on peut dire, l'hypothèse générale.

Tous les auteurs qui ne repoussent pas le principe d'un droit de réquisitionner les navires amis l'admettent.

Il en est ainsi, entre autres, d'Albrecht et de Bullock.

Ferrand est très explicite (102).

« Le droit de réquisition des.... navires neutres dans les ports et rades maritimes est justifié.... Il est incontestablement admis par la pratique internationale » (103).

(102) Voir *op. cit.* p. 339 et suiv.

(103) *Ibid.*, p. 347.

Il est évident que pour ceux qui, d'une manière générale, fondent ce droit sur la nécessité, la question du lieu de la réquisition présente infiniment moins d'importance. Malgré tout, c'est la réquisition dans les ports nationaux qu'ils étudient le plus volontiers.

Il est d'ailleurs à noter que bien des auteurs traitant de la réquisition des navires étrangers ne se demandent même pas où elle est susceptible de s'exercer. Ils semblent supposer qu'elle peut être effectuée seulement dans les ports de l'Etat.

II

L'éventualité de la réquisition par un Etat de navires étrangers dans ses eaux territoriales n'a pas, à notre connaissance, été envisagée par la doctrine.

Il semble qu'elle aurait dû être résolue dans le sens de l'affirmative par le groupe d'auteurs qui donnent, la souveraineté de l'Etat comme fondement au droit de réquisitionner les navires étrangers.

Elle doit l'être pour le moins, si l'on admet, relativement à la nature juridique du droit de l'Etat riverain sur ses eaux territoriales, la théorie du droit de souveraineté, si, selon la tendance la plus récente de la doctrine et du Droit positif, on fait de la mer territoriale une partie submergée du territoire de l'Etat riverain (104).

III

Si l'on considère que le droit de réquisitionner les navires étrangers ne peut être fondé que sur la souveraineté au titre de la compétence territoriale, on ne saurait manifestement accepter l'idée d'une réquisition opérée en haute mer (105). Compte tenu des données actuelles du Droit Maritime International, une telle réquisition ne pourrait pratiquement être effectuée qu'au cas où un navire de guerre se trouverait à proximité du navire marchand étranger ; c'est de lui qu'émanerait alors l'ordre de réquisition.

Certains auteurs n'ont pas même envisagé la possibilité de

(104) Voir Gidel *op. cit.* T. III p. 153 et suiv. (p. 156 surtout).

(105) Voir Fauchille *op. cit.* t. II p. 791.

cette réquisition (106). N'ont-ils pas intentionnellement évité de le faire, considérant celle-ci comme inconcevable peut-être, inacceptable probablement ?

Mais, étant admis que la réquisition de navires amis dans les ports et les eaux territoriales est l'exercice de la compétence territoriale, la question peut se poser de savoir si la réquisition exercée en dehors de ces limites ne peut se justifier ou s'excuser à un autre titre (107). Ce point n'a pas été sans troubler deux auteurs qui ont traité le sujet de manière approfondie : Albrecht et Bullock.

Le premier est d'avis qu'aucun belligérant n'oserait prendre une mesure aussi hardie que la réquisition en haute mer d'un navire neutre. Le Jus angarioe l'obligerait à se limiter aux bâtiments se trouvant dans ses ports ou ses eaux territoriales (108).

En fait, la réquisition de navires neutres en haute mer par un belligérant ne pourrait être juridiquement admise que si l'exercice d'un pouvoir d'Etat y était toléré.

Or, la navigation neutre ne saurait recevoir de prescriptions des belligérants.

Le Droit International connaît bien des cas où ceux-ci peuvent exercer à l'égard des navires neutres des droits issus de leur souveraineté ; ce sont ceux où un blocus est forcé, où a lieu un transport de contrebande, ou sont intervenus des actes d'assistance hostile. Mais, en toutes ces conjonctures, l'intervention du belligérant n'a que le caractère d'une mesure de sécurité ou répond à un manquement aux devoirs de la neutralité.

Admettre que les navires neutres soient soumis en haute mer à des réquisitions émanant des belligérants, serait violer les règles du Droit de la Guerre Maritime.

Albrecht pense que pour être considérée comme l'expression du Droit International en vigueur, cette attitude devrait avoir des bases solides dans la pratique.

Or, il n'en est rien. Le principe de la liberté de la navigation doit donc prévaloir. — Ce juriste croit pouvoir conclure

(106) Hall et Westlake sont dans ce cas.

(107) On donne souvent à cette question une réponse négative. C'est ce que fait notamment Ferrand, spécialiste en matière de réquisition. (Voir *op. cit.* p. 352 et suiv.).

(108) *Op. cit.* p. 62.

qu'à son époque la réquisition de navires neutres en haute mer n'est pas admise. Il remarque d'ailleurs que les neutres ne toléreraient pas une telle extension, à leur détriment, des droits des belligérants (109).

Mais il se demande, cependant, si, dans un cas de nécessité urgente, un adoucissement ne peut être apporté à la règle de l'interdiction de la réquisition en haute mer.

Le fait que plusieurs auteurs sont sur ce point affirmatifs, l'incite plus encore à la réflexion. Il ne manque pas toutefois de recommander une grande prudence en cette matière.

Bullock, lui, considère que si les navires étrangers peuvent être réquisitionnés sur le territoire national de l'Etat qui exerce la réquisition, c'est en vertu d'un droit d'angarie portant sur les moyens de transport, de propriété ou de nationalité (110) étrangère s'y trouvant en passage. Ce droit ayant pour fondement la souveraineté de l'Etat au titre de la compétence territoriale, ne saurait être exercé au-delà des frontières nationales.

L'auteur se pose toutefois la question de savoir si, en haute mer, une réquisition de biens étrangers différemment justifiée ne pourrait être opérée par un belligérant.

Se cantonnant dans l'étude de l'angarie, dans le sens qu'il donne à cette expression, il ne résoudra d'ailleurs pas cette question : « There is no need here to investigate the legality of belligerent requisitions on the high seas, which is simply a question of what measures are and what measures are not legitimised by extreme military necessity ; but such requisitions have nothing to do with law of angary » (111).

Infiniment plus affirmatif et catégorique qu'Albrecht et Bullock, est Oppenheim.

Pour lui, nous le savons, le droit d'angarie, distinct de celui qu'à tout Etat de réquisitionner les biens étrangers sur son

(109) « Wir kommen also zum Ergebnis, dass Requisitionen von neutralen Schiffen auf offenem Meer nach der heutigen Auffassung nicht zulässig sind. Eine derartige weite Erstreckung Neutralen sicher nicht gefallen lassen » (*op. cit.* p. 63).

(110) C'est le cas des navires et des aéronefs.

(111) *Op. cit.* p. 124.

territoire, est un droit de belligérant, pouvant être exercé aussi bien *en haute mer* qu'à l'intérieur des frontières de l'Etat (112).

IV

Une quatrième éventualité, celle de la réquisition de navires neutres sur le territoire d'un pays ennemi occupé a été enfin envisagée par la doctrine.

L'affaire de Duclair suscita un grand intérêt et amena les juristes à examiner spécialement la réquisition des navires étrangers sous cet aspect.

Toutefois, et il convient de le souligner dès l'abord, les circonstances particulières de cette affaire ont fait que certains auteurs ne la considérèrent pas comme une véritable réquisition (113). Les ayant déjà exposées, nous n'y reviendrons pas.

Néanmoins, la majorité de la doctrine a admis qu'il y avait eu en réalité réquisition des charbonniers anglais (114).

Se basant notamment sur le rapport du Commandant allemand, Albrecht partage cette opinion (115).

Il en est à peu près de même de Bullock (116).

Cette affaire eut un très grand rôle dans le développement des règles concernant la réquisition des navires étrangers. Constituant un précédent, elle fut, peut-être, pour beaucoup dans l'opinion de la doctrine, qui accepte la réquisition des bâtiments neutres en territoire ennemi occupé.

Mais quel est à cet égard le fondement du droit de l'Etat occupant ?

(112) Rappelons ses termes : « The modern right of angary is a right of belligerents to destroy, or use, in case of necessity, for the purpose of offence and defence, neutral property on their territory, or on enemy territory, or on the open seas » (*op. cit.* T. 2, p. 621).

« The right of angary being a right deriving from the law of war must not be confused with the right, which every State undoubtedly possesses, of seizing, in case of emergency, and subject to compensation, any foreign property on its territory. One ought not therefore speak of a right of angary belonging to neutrals as well as to belligerents, or of a right of angary in peace as well as in war » (*ibid.*).

(113) Desjardins *op. cit.* T. I p. 72, Rolin, *op. cit.* T. III, p. 162 (voir note surtout), Ferrand, *op. cit.* p. 352.

(114) Voir en ce sens : Taylor *op. cit.* p. 703 et 704, Wheaton *Elements of International Law* (1916) p. 409 et 410, Hall *op. cit.* p. 814.

(115) *Op cit.* p. 45 et suiv.

(116) *Op cit.* p. 122 et 123 notamment.

Pour Harley (117), la réquisition de navires neutres en territoire ennemi occupé est un cas d'exercice du droit d'angarie auquel il donne pour base (unique, semble-t-il) la souveraineté au titre de la compétence territoriale de l'Etat auteur de la réquisition.

Selon la théorie classique, d'après laquelle l'occupation militaire ne transfère pas à l'Etat occupant la souveraineté sur les territoires occupés, cette conception ne saurait, évidemment, être acceptée.

Mais on pourrait se demander s'il ne serait pas possible de donner une explication qui, bien qu'assez proche de la précédente, tienne compte des principes généraux en matière d'occupation militaire. Ne pourrait-on pas dire que l'exercice seul de la compétence territoriale de l'Etat occupé, dans la mesure où il se trouve paralysé par la présence de l'occupant, est pratiqué en fait par ce dernier ?

Quoiqu'il en soit, il semble qu'en définitive la réquisition de navires neutres en territoire ennemi occupé soit considérée comme une forme de l'exercice de la compétence de belligérant.

Avec des raisonnements assez différents les uns des autres, c'est à cette conclusion qu'arrivent Rolin, Bullock et Oppenheim.

Pour le premier, le droit d'angarie à l'égard des navires neutres « ne peut se légitimer, si sa légitimation doit être admise, que par le fait qu'ils se trouvent sous la domination d'un belligérant... » (118).

Nous savons que pour Bullock l'angarie est quelque chose de tout à fait différent, un droit de réquisitionner sur son propre territoire, afin de se servir des moyens de transport de propriété ou de nationalité étrangère.

Si des navires étrangers peuvent être réquisitionnés en dehors du territoire de l'Etat auteur de la réquisition, ce ne saurait être en vertu du droit d'angarie.

M. Bullock paraît considérer qu'une réquisition effectuée

(117) Voir *op. cit.* (Cf. p. 284-285 et p. 289-290).

(118) *Op cit.* T. III p. 284. Il entend par là que les navires neutres doivent « être dans les ports nationaux d'un belligérant ou dans les ports occupés par lui » (*ibid.*). Voir aussi Strupp *Eléments du Droit International public universel, européen et américain* (1930) T. 2 p. 601.

au-delà des frontières nationales, et spécialement en territoire ennemi occupé, mérite d'être envisagée. Elle trouverait son fondement dans les règles du droit de la guerre (119).

D'une manière générale nous connaissons relativement à l'angarie et à la réquisition des navires étrangers, l'opinion originale, exprimée dans le Traité de Droit International d'Oppenheim et Lauterpacht, opinion radicalement opposée, au moins en ce qui concerne la terminologie (dont le rôle est, peut-être, plus grand ici qu'on ne pourrait le croire à première vue) à celle de M. Bullock.

Pour Oppenheim, l'angarie est un droit de belligérant, exercé en dehors du territoire national, en territoire ennemi occupé, comme en haute mer.

La théorie de cet auteur ne se confond donc pas avec celle de Rolin.

Ce dernier, qui n'admettait pas la réquisition en haute mer, considérait, en effet, comme capital le fait que le navire neutre se trouve sous la domination du belligérant.

Ce point n'entre pas en ligne de compte dans le raisonnement d'Oppenheim, pour lequel la réquisition en haute mer de navires neutres par un belligérant est admissible au même titre que celle effectuée sur un territoire ennemi militairement occupé.

De cette étude doctrinale, concernant le cadre géographique d'exercice du droit de réquisitionner les navires étrangers, il ressort que les auteurs admettant l'existence de ce droit, considèrent, en général, qu'il peut être exercé dans les ports et les eaux territoriales de l'Etat qui l'opère.

Dans ce cas, la réquisition paraît résulter de la compétence territoriale.

Concernant son exercice, en dehors des frontières nationales de l'Etat, l'unanimité ne règne pas dans la doctrine, d'aucuns l'acceptant tant en haute mer que dans les ports ennemis occupés, d'autres dans ces ports seulement.

Effectuée au-delà des frontières cette réquisition ne semble

(119) Voir, par exemple, *op. cit.* p. 123.

guère pouvoir être considérée que comme l'exercice de la compétence de belligérant.

En quelle mesure ces conceptions et théories se trouvent-elles vérifiées en Droit Positif ?

Nous allons nous efforcer maintenant de le déterminer en examinant les données du Droit Conventionnel d'abord, celles de la pratique ensuite.

§ 2). *Le droit conventionnel*

Nous devons nous reporter aux traités dont nous avons déjà fait mention.

I

Dans le traité franco-espagnol du 6 février 1882 (art. 6) nous lisons :

« Les ressortissants des deux Hautes Parties contractantes ne pourront... être retenus avec leurs navires... sans qu'il soit accordé aux intéressés une indemnité préalablement convenue ».

On retrouve des termes analogues dans deux autres traités conclus par la France, celui du 9 septembre 1882 avec la République Dominicaine (art. 8) et celui du 27 novembre 1886 avec le Mexique (art. 8) : les navires des ressortissants respectifs ne seront pas *retenus* sans etc....

Il en est de même dans le traité anglo-portugais du 12 août 1914 (art. 2), dans ceux conclus par les Etats-Unis les 6 septembre 1870 et 31 août 1887 (art. 11) avec le Pérou, le 26 février 1871 avec l'Italie (art. IV), le 3 juillet 1906 avec l'Espagne (art. V) (120).

Dans cet ordre d'idées on peut citer les traités germano-portugais des 2 mars 1872 et 30 novembre 1908 (art. 2 § 1) (121).

Le texte anglais du traité du 19 septembre 1879 entre l'Allemagne et Hawaï (art. 2 § 3) affecte, quant au point qui nous intéresse, une rédaction identique à celle des traités sus-

(120) Dans le traité anglo-portugais, on trouve à la place de « retenus » « retained », dans les quatre traités des Etats-Unis « detained ».

(121) « Les sujets de chacune des Parties contractantes seront exempts dans le territoire de l'autre Partie de... toutes... réquisitions. Leurs propriétés ne pourront être séquestrées, ni leurs navires... être *retenus* pour un usage public quelconque, sans qu'il leur soit accordé préalablement un dédommagement ».

indiqués des Etats-Unis. Il faut en rapprocher le traité germano-mexicain du 5 décembre 1882 (art. XIV in fine) (122).

Très explicite est le traité germano-dominicain du 30 Janvier 1885 (art. 8) (123).

Dans le même ordre d'idées citons enfin le traité conclu par l'Allemagne le 23 juillet 1892 avec la Colombie (art. 7).

Toutes ces dispositions ne prévoient que la réquisition des navires nationaux de l'une des parties sur le territoire de l'autre.

II

Si l'on admet la théorie dite de la mer territoriale, partie du territoire de l'Etat riverain (théorie classique de la doctrine et du Droit Positif qu'expose le Recteur Gidel dans son ouvrage déjà cité sur le Droit International Public de la Mer), il semble que l'application de ces clauses doivent être étendue aux réquisitions susceptibles d'être effectuées dans les eaux territoriales de l'Etat auteur de la réquisition.

III

Mais quid de celle opérée en haute mer ou dans les ports ennemis occupés ?

Ces deux éventualités, et plus particulièrement la première, ne semblent pas avoir été prévues par les dispositions conventionnelles que nous venons d'énumérer.

A cet égard il faudrait mentionner deux traités conclus par la Suède et la Norvège. L'article XVIII (§ 6) de celui du 15 Décembre 1885 avec le Mexique disposait :

« Leurs (ceux des sujets ou citoyens de l'une des Parties contractantes)... ne pourront être *pris* ni détenus pour une expédition militaire, ni pour aucune cause de service public... sans indemnité... »

(122) «...No podran ser tomados, ni *detenidos* para alguna expedicion militar, ni para otro objeto de servicio publico... sus (ceux des citoyens ou sujets de chacune des deux Parties contractantes) buques,...sin previa indemnizacion...»

(123) « No será lícito de embargar los buques... pertenecientes a Alemanes en la Republica Dominicana o a Dominicanos en Alemania, ni tampoco deben ser *retenidos* para expediciones militares o para otros fines de cualquiera clase que sean, sin que a los interesados no se les abone una indemnizacion ».

Dans l'article 3 du traité du 27 juin 1892 avec l'Espagne, il était stipulé :

« Les nationaux des Hautes Parties contractantes ne peuvent respectivement être l'objet d'aucune réquisition exercée contre.... leurs navires.... à moins qu'il ne soit accordé aux intéressés une indemnité.... etc.... »

Pour savoir si la réquisition des navires étrangers en haute mer et celle des bâtiments neutres en territoire ennemi occupé est admise par les Etats, il s'avère indispensable d'examiner les différentes pratiques nationales et la jurisprudence internationale.

§ 3). *Données de la pratique et solutions jurisprudentielles*

La pratique reconnaît que le droit de réquisitionner les navires étrangers peut être exercé dans les ports nationaux de l'Etat.

C'est d'ailleurs l'hypothèse générale, celle qui se réalise le plus fréquemment en fait.

C'était à la réquisition effectuée sur le territoire d'un Etat qu'il était fait allusion dans l'échange de notes déjà mentionné de 1896 entre les Etats-Unis et l'Espagne, en particulier dans celle du 14 Février signée par Olney, Secrétaire d'Etat américain, où cette réquisition était explicitement admise (124).

Les précédents de la guerre de 1914-1918, que nous avons cités, eurent trait à des réquisitions effectuées dans des ports nationaux (125). L'attitude des différents Etats intéressés fut très nette dans tous ces cas. Ils reconnaissaient que la réquisition peut être opérée sur le territoire de l'Etat qui en est l'auteur.

On retrouve une attitude semblable au printemps 1940 lors des réquisitions des navires neutres opérées par la France à la veille des armistices franco-allemand et franco-italien.

II

Il semble que, logiquement, l'opinion des différents Etats doit être en faveur de la possibilité de réquisition dans les eaux

(124) Voir supra p. 80 et 81.

(125) Voir supra p. 81 à 83.

territoriales des navires étrangers. Admettant, d'une part, l'exercice de cette réquisition sur le territoire d'un Etat, ils penchent, d'autre part, dans l'ensemble, en faveur de la théorie, selon laquelle les eaux territoriales constituent une partie intégrante du territoire de l'Etat riverain.

A notre connaissance, la question ne s'est pas posée en pratique.

III

Il en est de même de celle de savoir si des navires étrangers peuvent être réquisitionnés en haute mer.

A ce propos, il convient de faire un rapprochement avec le droit de préemption.

Celui-ci, consistant dans la réquisition en haute mer de marchandises neutres, généralement articles de contrebande, ne saurait être étendu aux navires.

Une allusion à la réquisition de ceux-ci a été faite lors de la Conférence navale de Londres, de 1908-1909, par Louis Renault, dans son rapport présenté au nom du Comité de rédaction.

Il précise et éclaire le sens de l'article 29 de la Déclaration du 26 février 1909.

Cet article stipulait que les objets et matériaux servant exclusivement à soigner les malades et les blessés, ne pouvant être considérés comme contrebande de guerre, seraient néanmoins susceptibles, en cas de nécessité militaire importante, d'être réquisitionnés moyennant indemnité, s'ils étaient destinés au territoire de l'ennemi ou à un territoire occupé par lui. Après avoir fait remarquer ce que cette réquisition avait d'exceptionnel et souligné qu'elle ne saurait être admise en dehors du cas où les marchandises visées auraient une destination ennemie, Louis Renault concluait :

« Autrement le *droit commun reprend son empire : un belligérant ne saurait avoir le droit de réquisitionner à l'égard des navires neutres en pleine mer* » (126).

(126) V. ce rapport, Ministère des Affaires Etrangères, Conférence navale de Londres, 1908-1909, Imprimerie Nationale, 1909, p. 28 (cité dans Ferrand, *op. cit.* p. 353).

Nous n'avons pas de donnée plus précise concernant l'exercice en haute mer de la réquisition des navires étrangers.

IV

Par contre, quant à la question de savoir si des bâtiments neutres peuvent être réquisitionnés en territoire ennemi occupé, existe en précédent fameux : la célèbre affaire de Duclair.

Nous avons signalé l'opinion de certains auteurs, selon laquelle les charbonniers anglais n'auraient pas été, à proprement parler, réquisitionnés.

Nous n'y reviendrons pas.

Dans l'ensemble, c'est l'opinion contraire qui est admise.

De l'avis des deux Gouvernements intéressés, il y avait réquisition, et celle-ci était parfaitement légitime.

Le précédent de Duclair est un peu ancien.

Y en a-t-il eu de plus récents ?

La guerre actuelle en a-t-elle fourni de nouveaux exemples ?

Nous l'ignorons, manquant, dans l'état actuel des choses, de renseignements qui n'auraient pas été sans intérêt.

Etant donné ce que nous savons de la doctrine, du Droit Droit Conventionnel et de la pratique, il semble que nous puissions arriver à certaines conclusions, quant à la question du cadre géographique d'exercice du droit de réquisitionner les navires étrangers.

Selon le Droit des Gens, il paraît que les navires étrangers puissent être réquisitionnés dans les ports nationaux et les eaux territoriales de l'Etat auteur de la réquisition.

Celle-ci est alors, semble-t-il, l'exercice de la compétence territoriale.

Exercée en territoire envahi et occupé, elle apparaît issue de la compétence de belligérant. Celle-ci serait également seule susceptible sinon de justifier, tout au moins d'expliquer une réquisition exercée en haute mer.

A la question de savoir si une telle réquisition pourrait s'exercer au titre de la nécessité et partant être opérée dans une hypothèse autre que la guerre, il n'est guère possible de donner une réponse satisfaisante.

Mais cela nous amène tout naturellement à nous demander d'une manière plus générale, en quelles circonstances peut être effectuée la réquisition des navires étrangers.

Nous allons examiner ce point dans une troisième section, où nous nous proposons d'étudier les règles d'exercice de cette réquisition.

SECTION III

Règles d'exercice de la réquisition des navires amis

Avant d'étudier le détail de ces règles il convient de délimiter le cadre des développements qui vont suivre.

Il semble à peu près certain qu'aujourd'hui la réquisition des navires amis est entendue portant sur le bâtiment en tant qu'objet matériel.

La réquisition du navire, entité organisée avec son équipage, ne paraît plus concevable.

Doctrine et pratique sont, d'ailleurs, d'accord pour la condamner sans appel.

Si l'on fait abstraction de quelques auteurs relativement anciens, qui paraissent admettre implicitement une telle réquisition (127), ou l'acceptent explicitement (128), on ne trouve guère actuellement de juristes qui en soient partisans.

Certains ne l'envisagent même pas (129), d'autres l'excluent expressément (130).

De nombreux traités l'interdisent par une clause spéciale (131).

(127) Il en est ainsi, semble-t-il, de Massé (*op. cit.* T. I, p. 259 et 621).

(128) Voir Perels *op. cit.* p. 254 et 255.

(129) Lawrence, par exemple.

(130) Rolin, peut-être (voir *op. cit.* T. III p. 291) et certainement Fauchille (*op. cit.* T. 2 p. 791); Bullock (*op. cit.* p. 125), Oppenheim (*op. cit.* T. 2 et suiv., Genet (*op. cit.* T. 2 p. 279) etc.

(131) Leur rédaction est encore assez proche, en général, des accords plus anciens que nous avons eu l'occasion de mentionner au cours de notre Historique et qui dataient d'une époque où la réquisition des équipages accompagnait généralement en fait celle des navires.

L'article 6 du Traité franco-espagnol du 6 février 1882 stipulait : « Les ressortissants des deux Hautes Parties contractantes ne pourront être... retenus avec leurs navires, équipages, etc... »

On peut rapprocher de cette disposition l'article 3 du Traité conclu, le 27 Juin 1892, entre la Suède et la Norvège d'une part, l'Espagne de l'autre, l'article II des traités du 6 septembre 1870 et 31 août 1887, entre les Etats-Unis et le Pérou, IV du Traité entre les Etats-Unis et l'Italie, du 26 février 1871, l'article 7 du traité du 18 mai 1875 entre l'Allemagne et Costa-Rica, l'article II § 3 du traité germano-hawaïen du 19 septembre 1879. Voir l'interprétation qu'Albrecht donne des traités de ce type (*op. cit.* p. 40 et 41).

Ils paraissent confirmer le droit existant.

En effet, on ne la rencontre, pour ainsi dire, pas dans la pratique. Les réquisitions de navires étrangers opérées pendant la guerre de 1914-1918 ne comprenaient pas celle des équipages.

A cette époque, le Gouvernement britannique reconnut clairement, dans une dépêche adressée au Gouvernement néerlandais, la désuétude de l'usage ancien (132).

La pratique la plus récente paraît être également en ce sens.

On peut aussi citer à ce propos les cas de réquisition empruntés à la guerre actuelle, que nous avons déjà exposés dans la première section de ce chapitre.

En particulier, l'attitude du Gouvernement grec au moment des réquisitions françaises, qui précédèrent de peu la conclusion des armistices franco-allemand et franco-italien, et même celle du Gouvernement français en cette circonstance, semble être dans la ligne désormais traditionnelle de l'exclusion de toute réquisition des équipages (133).

Cette exclusion s'explique par les principes généraux du Droit des Gens, et en particulier par les règles classiques en matière de neutralité.

La réquisition des navires amis, limitée au bâtiment seul, doit satisfaire à certaines conditions.

Celles-ci concernent plus particulièrement les circonstances dans lesquelles elle peut être exercée, d'une part, l'indemnité qui doit l'accompagner, de l'autre.

§ 1). *Circonstances dans lesquelles peut être exercée
la réquisition des navires étrangers*

I

Il conviendrait d'abord de résoudre la question de savoir si la réquisition des navires amis ne peut être opérée qu'en cas de guerre, et par un belligérant seulement.

Il nous a été donné de constater au cours de notre étude historique qu'il n'en était pas ainsi autrefois.

(132) Voir Bullock, *op. cit.* p. 125.

(133) Voir *supra* p. 85 et 86.

Mais dès la seconde moitié du 19^e siècle, nous avons vu une partie de la doctrine considérer qu'un droit d'angarie existait, réservé au belligérant, conférant à celui-ci la faculté de réquisitionner les navires neutres.

Il est assez difficile de savoir, si les auteurs qui partagent cette opinion, admettent, comme le fait Oppenheim, en dehors de l'existence de ce droit, celle de la faculté pour un Etat en paix ou en guerre d'opérer sur son territoire la réquisition de toute propriété étrangère ou nationale.

Cette difficulté a en partie pour cause l'imprécision de la terminologie.

Nombreux sont les auteurs qui ont négligé de définir les termes qu'ils emploient.

Si l'on peut quelquefois se faire une idée exacte de leur opinion quant aux cas dans lesquels, d'une manière générale, ils admettent la réquisition des navires étrangers, il n'en est, malheureusement, pas toujours ainsi.

Il semble que, selon Despagnet et Boeck (134), cette réquisition ne puisse être exercée qu'en temps de guerre, par un Etat prenant part à celle-ci (135).

Il faut en rapprocher Pchédéki (136). Il refuse catégoriquement ce droit au neutre, par exemple, mais considère qu'il serait possible d'assimiler à l'Etat en guerre celui qui se trouve en révolution (137).

Nombreux sont les auteurs qui n'ont envisagé, relativement à la réquisition des navires étrangers, que celle exercée par un belligérant. On pourrait se demander pour certains s'ils la croient possible en d'autres circonstances (138).

Il existe, d'autre part, tout un groupe d'auteurs, dont la

(134) Cf. *op. cit.* p. 650 et 651 d'une part, 784 et 785 de l'autre.

(135) Telle paraît être également l'opinion du Doyen Ripert : « En temps de paix, rien ne peut venir légitimement compromettre la liberté de la navigation. L'angarie qui obligeait un navire étranger à interrompre son voyage, pour accomplir, moyennant indemnité, un service public, dans l'intérêt de l'Etat qui l'avait reçu, n'est plus pratiquée par les pays européens... En cas de guerre, il peut y avoir des mesures prises contre les navires neutres réfugiés dans les ports français... » (*Droit Maritime*, 3^e édit. T. I p. 38).

(136) *Le Droit International Maritime et la Grande Guerre* (Thèse Paris 1916) p. 218 et suiv.

(137) *Ibid* p. 218 note 2.

(138) Voir entre autres Perels *op. cit.* p. 254 et 255, Taylor *op. cit.* p. 701 et suiv., Westlake *op. cit.* p. 528, Rolin *op. cit.* p. 278 à 292.

pensée a été plus nettement et plus complètement exprimée, selon lesquels les navires non-ennemis peuvent non seulement être réquisitionnés par un belligérant, mais l'être valablement par un neutre (139) et aussi par tout Etat en dehors du cas de guerre.

Parmi les auteurs partisans de cette conception, les plus représentatifs sont : Albrecht (140), Ferrand (141), Fauchille (142), Bullock (143) et Genet (144).

Mais si l'on admet que la réquisition des navires étrangers peut être opérée en des cas autres que celui où l'Etat qui en est l'auteur se trouve engagé dans une guerre, la question se pose de savoir s'il n'existe pas des règles en limitant l'exercice à certaines circonstances.

La réquisition peut-elle être exercée selon le bon plaisir de l'Etat, simplement parce qu'elle lui serait utile, ou ne peut-elle l'être qu'en cas de nécessité réelle, la navire devant être utilisé à des fins d'intérêt général ?

Il convient d'ailleurs de remarquer que cette question particulièrement large, bien plus compréhensive que celle de savoir si des navires non-ennemis ne peuvent être réquisitionnés que par un belligérant, serait susceptible de se poser aussi dans l'hypothèse où une réquisition est exercée par un Etat en guerre.

Celui-ci a-t-il le droit de réquisitionner les navires neutres à son gré ou seulement dans telle ou telle circonstance donnée, nécessité militaire, par exemple, ou pénurie de tonnage, causant des perturbations dans la vie économique du pays ?

D'une manière générale, la doctrine nous paraît être d'avis

(139) C'est le cas de Garner : « From this right of a belligerent to requisition and use neutral property, the converse proposition is deducible, namely, that a neutral has an equal right to seize and use in case of necessity the property of a belligerent found within his territory. It would seem to be a sound and just principle that if such a right be conceded to belligerents, it should be equally conceded to neutrals whose need for merchant ships during a world war may be as urgent and imperative for the maintenance of their economic life as the military necessities of belligerents ». (*International Law and the World War*, 1920, T. I p. 180).

(140) Il tire notamment argument du Droit Conventionnel, voir *op. cit.* p. 39.

(141) Voir *op. cit.* p. 340 et suiv.

(142) Voir *op. cit.* T. I 1^{re} Partie p. 522, T. II p. 792.

(143) *Op. cit.*

(144) Voir *op. cit.* p. 279 et suiv.

qu'on ne peut réquisitionner les navires amis qu'en cas de nécessité.

Sont, évidemment, de cet avis les auteurs qui voient dans celle-ci le fondement même du droit de réquisition, quel que soit le lieu où il est exercé.

Tels sont notamment : Phillimore (145), Heffter (146), Gessner (147) aussi et Lawrence (148).

Il est à noter qu'Heffter exige une « nécessité urgente » (149), que Gessner se borne à condamner l'affirmation d'Hautefeuille, selon laquelle l'exercice du droit d'angarie ne peut être légitimé même par la « nécessité de la conservation personnelle »... (150).

D'autre part, semblent admettre que cette réquisition ne peut être effectuée que si elle est vraiment nécessaire, des auteurs dont il nous a été donné de constater déjà qu'ils professent quant à la question de savoir quel est le fondement de cette réquisition, des opinions fort différentes de ceux-ci.

Parmi eux citons les noms de Perels (151), Taylor (152), Ferrand (153). Harley exige qu'une impérieuse nécessité préside à l'exercice du droit d'angarie : « The right of angary is the right of a State, in time of war, or public danger, to requisition for its own use... vessels of other Powers... *It may be exercised only in case of urgent public necessity...* » (154).

(145) Voir *op. cit.* T. 3 p. 50 et 51.

(146) Voir *op. cit.* p. 356 et 357.

(147) Voir *op. cit.* p. 340.

(148) Voir *op. cit.* p. 651.

(149) *Op. cit.* p. 356 et 357.

Lawrence considère que seule une « extrême nécessité » peut justifier la réquisition de navires étrangers. (*Op. cit.* p. 651).

(150) *Op. cit.* p. 340.

(151) *Op. cit.* Cf. p. 254 et 255. N'envisageant que la réquisition exercée par un belligérant, il considère, semble-t-il, que les nécessités militaires peuvent seules la justifier.

(152) *V. op. cit.* p. 702.

(153) « A notre avis, le principe du droit d'angarie subsiste en temps de paix et en des cas graves ; le tout est de l'appliquer en cas de *nécessité absolue*, comme toute réquisition, et celle-ci particulièrement, dans des conditions raisonnables, en y apportant les tempéraments indispensables de manière à ménager, autant que les circonstances le permettent, les intérêts particuliers engagés au sujet du navire » (*op. cit.* p. 341) « Le droit de réquisition des...navires neutres dans les ports et rades maritimes est... justifié pour nous dans les cas et la mesure d'une impérieuse nécessité » *op. cit.* p. 347).

(154) *Op. cit.* p. 282.

De ce juriste on peut rapprocher Fauchille (155), Bullock (156), Oppenheim (157), Genet (158).

Avec ces conceptions doctrinales il faut, si l'on veut se faire une idée de cette question tellement délicate des circonstances qui doivent présider à l'exercice de la réquisition des navires étrangers, confronter les données que nous offrent en cette matière le droit conventionnel et la pratique.

II

On trouve des accords qui, bien que réglementant l'exercice, par l'une des parties, des navires de l'autre, ne contiennent aucune prescription quant aux motifs pouvant la justifier.

Il en est ainsi, par exemple, du traité du 27 juin 1892 entre la Suède et la Norvège, d'une part, l'Espagne de l'autre :

Art. 3 : « Les nationaux des Hautes Parties contractantes ne pourront respectivement être l'objet d'aucune réquisition exercée contre eux, leurs navires, équipages..., à moins qu'il ne soit accordé aux intéressés une indemnité préalablement convenue... » (159).

Par ailleurs, nombre de traités sont rédigés de manière telle que l'on peut, à première vue, être porté à se demander s'ils contiennent une véritable stipulation relativement aux circonstances dans lesquelles pourra être exercée cette réquisition.

C'est le cas des traités germano-portugais des 2 mars 1872 et 30 novembre 1908 (art. 2) où il était convenu que les propriétés des sujets de chacune des Parties contractantes, « ni leurs navires,... ne pourraient être retenues *pour un usage public quelconque*, sans qu'il leur soit accordé préalablement un dédommagement... » (160).

Mais nous possédons une interprétation de cette disposition,

(155) Voir *op. cit.* T. I 1^{re} Partie p. 522 et T. II p. 791 et 792.

(156) *Op. cit.* p. 129.

(157) *Op. cit.* T. II p. 621 et 624.

(158) *Op. cit.* T. I p. 279.

(159) Martens, *Nouv. Rec. Gén.*, 2^e Sér. T. XX p. 549.

(160) Martens, *Nouv. Rec. Gén.*, T. XIX p. 501 et *ibid.*, 3^e Sér. T. IV p.

donnée par les contractants, lors du différend qui les divisa en 1916.

Du côté allemand, comme du côté portugais, il fut sans nul doute admis que celle-ci n'autorisait la réquisition que pour un usage public (161).

On retrouve semblable disposition, conçue en des termes analogues, dans d'autres accords, tels que le traité conclu le 12 juillet 1883 par l'Allemagne avec l'Espagne (162), celui du 3 juillet 1906 entre les Etats-Unis et cette dernière puissance (163) et le traité anglo-portugais du 12 août 1914 (164).

Le traité du 6 septembre 1870 entre les Etats-Unis et le Pérou (art. II in fine) prévoit que les navires de l'un et l'autre pays ne pourront être réquisitionnés *en vue d'une expédition militaire ou à d'autres fins d'intérêt public* sans le paiement préalable d'une indemnité (165). Sa rédaction est, par conséquent, assez proche de celle des traités précédents, la seule différence étant que la réquisition dans l'hypothèse d'une expédition militaire est spécialement prévue.

Il en est de même dans deux traités conclus en 1882 par la France, le 6 février, avec l'Espagne (166), le 9 septembre avec la République Dominicaine (167), dans trois traités conclus par le Mexique, celui du 5 décembre 1882 avec l'Allemagne (168), celui du 15 décembre 1885 avec la Suède et la Norvège (169) du 27 novembre 1886 avec la France (170).

Les traités italo-américain, du 26 février 1871 (art. IV) (171) et germano-haïtien du 19 septembre 1879 (art. II § 3)

(161) Le Gouvernement allemand soutenait que justement elle n'avait pas été faite pour un usage public, comme le voulait le traité, en ce sens que le Portugal aurait réquisitionné un nombre de navires plus grand que ne l'exigeait la seule satisfaction de ses besoins propres. (Voir l'article précité du Professeur Basdevant, R. G. 1916 p. 272 et 273 surtout).

(162) Art. 6 in fine Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2^e Sér. T. IX p. 458.

(163) Art. V (*Ibid.* T. XXXI p. 371).

(164) Art. 2 (*Ibid.* 3^e Sér. T. 15 p. 523 et 524).

(165) «...they (the citizens of either country) shall not be called upon... for any military expedition, or for any public purpose whatever, nor shall they be liable to any embargo, nor be detained with their vessels... without being allowed a full and sufficient indemnification... (*Ibid.* 2^e S. T. I p. 98).

(166) Art. 6 Clercq T. 13 p. 244.

(167) V. art. 8 *Ibid.* T. 15 p. 660.

(168) Art. XIV in fine, Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2^e S. T. IX p. 481 et 482.

(169) Art. XVIII § 6 (*Ibid.* T. XVIII p. 689).

(170) Art. 8 (Clercq T. 17 p. 283).

(171) Malloy, T. 1 p. 970 et 971.

analogues l'un à l'autre dans leurs termes, présentent avec les précédents une légère différence de rédaction.

Dans le traité entre l'Allemagne et Hawaï, nous lisons :

« They (the subjects citizens of either of the Contracting Parties) shall not be... detained with their vessels.... to be used for any military expedition whatever, or for any public or *private service* whatever, unless the Government or local authority shall have previously agreed with the parties interested on the indemnity to be granted » (172).

On peut se demander comment doit être interprétée l'expression « *private service* ».

Cela semble avoir troublé Albrecht qui va jusqu'à dire que si cette disposition autorisait la réquisition par un des co-contractants des navires de l'autre pour un service véritablement privé, à la condition que le Gouvernement ou l'autorité locale se soit préalablement entendu avec les personnes intéressées sur une indemnité ; il y aurait une extension vraiment excessive de l'autorité de l'Etat sur les navires étrangers, et on pourrait se demander si telle a bien été l'intention des contractants, surtout si on les compare aux autres traités en la matière (173).

La convention du 30 janvier 1885, conclue par l'Allemagne avec la République Dominicaine, prévoit la réquisition des navires de l'une des parties par l'autre, *en vue d'une expédition militaire ou à d'autres fins quelles qu'elles soient* :

(Art. 8) « No será licito de embargar los buques... pertenecientes à Alemanes en la Republica Dominicana o à Dominicanos en Alemania, ni tampoco deben ser retenidos *para expediciones militares o para otros fines de cualquiera clase que sean*, sin que à los interesados no se les abone una indemnizacion... » (174).

Le traité germano-colombien du 23 juillet 1892 n'admet une telle réquisition qu'au cas où elle serait inévitable :

(Art. 7) : « Los nacionales de la una Parte contractante quedaran exentos en el Territorio de la otra de... requisiciones

(172) Martens, *Nouv. Rec. Cén.* 2^e Sér. T. VI p. 387.

(173) *Op. cit.* p. 42. — Il est à noter que ce traité devint caduc le jour où Hawaï tomba sous la dépendance des Etats-Unis.

(174) Martens, *Nouv. Rec. Gén.* T. XI p. 535 et 536.

militares y servicios militares o politicos de toda especia. Sus buques... no seran embargados ni retenidos por la via extrajudicial para expediciones militares ni para otros fines cualquiera. En caso de ser *inevitable* alguna de estas medidas, seles otorgona una justa indemnizacion que sera convenida con ellos de antemano si el acto se hubiera ejecuta en tiempo de paz... » (175).

Ce dernier traité paraît être particulièrement exigeant quant aux circonstances **qui** doivent présider à l'exercice de la réquisition.

De cette étude de droit conventionnel comparé il semble que l'on doive déduire, en tout cas d'une manière générale, que si les traités prévoient souvent la réquisition de navires amis par un belligérant, ils admettent aussi qu'elle puisse être exercée par un Etat en paix.

On pourrait étendre aux traités des principaux pays maritimes ce que dit Albrecht de ceux de l'Allemagne. Dans l'ensemble, le droit de réquisition y est reconnu, à condition d'être exercé à des fins d'intérêt public.

Il conviendrait de voir maintenant dans quelle mesure ces solutions sont confirmées par la pratique et la jurisprudence internationale.

III

Il semble tout d'abord qu'un premier point soit établi : les Etats ne considèrent pas que le droit de réquisitionner les navires étrangers soit une prérogative de belligérant.

Les réquisitions effectuées par un pays en guerre ont été, peut-être, les plus fréquentes. Rappelons la réquisition en 1870 par l'autorité militaire allemande des charbonniers anglais à Duclair, celles opérées par les Puissances Alliées et Associées entre 1914 et 1918, par la France belligérante en 1940.

Si, antérieurement à la guerre mondiale, et plus particulièrement dans la seconde moitié du 19^e siècle, on ne vit guère

(175) Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2^e S. T. XIX, p. 835.

(176) *Op. cit.* p. 43.

Se bornent-ils, en réalité, à préciser par là l'idée selon laquelle les navires étrangers ne sauraient être réquisitionnés qu'en cas de nécessité, idée d'Albrecht et de nombreux juristes ayant écrit sur la question ?

de réquisitions faites au cours d'une guerre, non plus par un belligérant, mais par un neutre, des précédents intervinrent au cours de cette guerre qui permirent de vérifier à cet égard l'état du Droit.

Lorsqu'en 1916, le Portugal, encore neutre (177), opéra la réquisition des bâtiments allemands ayant cherché refuge dans ses ports, le Gouvernement allemand ne soutint pas qu'il n'avait pas le droit de le faire, parce qu'il n'était pas belligérant. Le traité de 1908 reconnaissait, d'ailleurs, de toute évidence, nous l'avons vu, le droit pour l'un des co-contractants de réquisitionner les navires de l'autre, sans être lui-même en guerre. Selon le point de vue allemand, il n'y avait donc pas à rechercher quel était le droit commun en la matière, puisqu'il existait une disposition conventionnelle devant jouer purement et simplement.

Que l'Allemagne et le Portugal eussent, quant à la manière dont ce traité devait s'appliquer, des vues divergentes, cela est ici hors de question.

Mais si l'on admet que l'article 2 du traité de 1908 était inapplicable dans la conjoncture envisagée (178), le problème apparaissait sous un aspect tout différent : le droit commun reprenait son empire (179). Si l'on concluait alors à la possibilité de la réquisition des navires allemands par le Portugal, c'est que l'on reconnaissait la légitimité de la réquisition des navires étrangers en temps de guerre par un pays neutre.

D'autres réquisitions effectuées par des neutres intervinrent pendant la guerre de 1914-1918, telle celle de navires allemands au Brésil en 1917.

Rappelons qu'au cours de la guerre actuelle, le Chili,

(177) D'après Pehédecki, le Portugal et l'Allemagne se trouvaient dans un état de guerre de fait. (*Op. cit.* p. 220 et 221).

(178) Pour Pehédecki le traité de 1908 ne s'appliquait pas du fait que l'Allemagne et le Portugal étaient pratiquement en guerre (voir *op. cit.* p. 221). C'est là une opinion isolée.

(179) Il a été soutenu que la réquisition s'était produite en des circonstances qui rendaient inapplicables les dispositions du traité de 1908 (Voir Basdevant dans *R. G.* 1916 p. 274 à 276).

D'ailleurs, de l'avis du Gouvernement portugais, celui-ci n'aurait réglé que la réquisition de navires « in transitu », ce qui est la situation normale des bâtiments étrangers, mais n'était pas celle des navires allemands réfugiés depuis plus de dix-huit mois dans les eaux portugaises (*ibid.* p. 274).

Voir aussi Garner, *op. cit.* T. I p. 178 à 180.

Bullock réfute cette argumentation (*op. cit.* p. 116 et 117).

Costa-Rica, le Pérou et l'Uruguay ont opéré, étant neutres, la réquisition de navires battant le pavillon de pays impliqués plus ou moins directement dans le gigantesque conflit qui déchire le monde.

Nous avons déjà signalé les réquisitions de navires étrangers, battant pavillon allemand et italien notamment, effectuées, il y a quelques mois, par les Etats-Unis avant leur entrée en guerre.

Répétons qu'il paraît assez difficile de porter un jugement sur elles puisque, lors de ces réquisitions, la situation de la grande République nord-américaine n'était pas parfaitement définie. Elle ne pouvait être considérée, nous l'avons vu, ni comme neutre, ni comme belligérante. Si, admettant la notion nouvelle de la non-belligérance, on l'appliquait à cette position des Etats-Unis, la question ne serait pas non plus résolue, car il n'existe pas encore, à notre connaissance, de règles très précises de Droit International attachées à cet état et concernant plus particulièrement le point qui nous occupe présentement.

On peut se demander si le droit de réquisitionner les navires étrangers, que la pratique des Etats accorde au belligérant et ne refuse pas au neutre, est reconnu en l'absence de toute guerre.

Il semble possible de répondre à cette question par l'affirmative.

La réquisition de navires opérée même en l'absence d'un conflit international pouvant la motiver paraît admise sauf clause contraire d'un traité dans la note américaine adressée à l'Espagne le 14 février 1896 (180). Il en est probablement de même dans la note du 5 août 1936, envoyée pendant la dernière guerre civile espagnole, par le Gouvernement des Etats-Unis au Gouvernement espagnol.

« In the event of requisition for the necessities of war or otherwise of American property, this Government must insist that provision be made for prompt and full compensation to the owners » (181).

Etant établi que les Etats reconnaissent que la réquisition des navires étrangers n'est pas un droit de belligérant et qu'au

(180) Voir supra p. 80 et 81.

(181) United States Department of State, Presse Releases, August 8, 1936, p. 132 (cité dans A.-J. Juillet, 1939, Supplément, 2^e Section, p. 370).

surplus son exercice ne se trouve nullement lié à l'existence d'un état de guerre, une question demeure, c'est celle de savoir dans quelles circonstances peut, en fait, être effectuée cette réquisition. Elle se pose, évidemment, dans les trois cas : réquisition exercée par un belligérant, par un neutre, sans liaison avec un état de guerre.

Quels sont les motifs susceptibles de justifier la réquisition de navires battant pavillon étranger ?

Il est assez difficile de donner une réponse très précise, toutes les hypothèses envisageables ne s'étant pas, à beaucoup près, présentées en pratique.

Au cas où c'est un belligérant qui veut exercer la réquisition, il paraît établi que des nécessités militaires peuvent motiver celle-ci. Ce fut le cas dans l'affaire de Duclair. Bismarck insista sur le fait que des raisons d'ordre stratégique avaient forcé le commandement allemand de réquisitionner les charbonniers anglais.

Mais il a été reconnu qu'un belligérant pouvait aussi réquisitionner des navires amis en d'autres éventualités, au cas d'impérieuses nécessités qui, pour n'être pas purement stratégiques, n'en sont pas moins nées de la guerre et auxquelles il se trouve devoir faire face.

La question de la portée de la réquisition a souvent donné lieu à d'âpres discussions.

C'est ainsi que lorsqu'en 1918 les Puissances Alliées et Associées, et plus particulièrement les Etats-Unis, réquisitionnèrent la presque totalité des bâtiments hollandais mouillés dans leurs eaux, le Gouvernement des Pays-Bas protesta, affirmant que le nombre des navires réquisitionnés était véritablement excessif (182).

Le grave différend qui divisa les Etats-Unis et la Norvège eut son origine dans une question dont l'essence est pratiquement la même que celle de la précédente : la durée de la réquisition.

Les navires (en construction dans les chantiers américains pour le compte de ressortissants norvégiens) que les Etats-

(182) Voir A.-J. 1918 p 340 à 356 et 1930 p. 694.

Unis avaient réquisitionnés en 1917, furent retenus, par suite de la négligence de certains fonctionnaires américains, alors que la situation qui avait motivé leur réquisition n'existait plus.

De ce fait, la responsabilité internationale des Etats-Unis se trouva engagée.

Selon l'arbitre devant lequel prit fin ce différend (183), les navires n'auraient dû être conservés que tant qu'ils étaient réellement nécessaires, soit pendant la période d'urgence, soit immédiatement après (184).

La réquisition fut donc jugée légitime seulement tant qu'elle pouvait se justifier par des circonstances d'une certaine gravité (185).

L'idée que des navires étrangers ne peuvent être réquisitionnés que pour satisfaire les besoins propres de l'Etat auteur de la réquisition, des besoins nationaux, relativement pressants et liés à l'intérêt public, se retrouve à propos de la réquisition opérée non plus par un belligérant, mais par un neutre.

Il est admis par la pratique que les navires amis peuvent être réquisitionnés par un Etat en guerre non seulement si des nécessités militaires immédiates l'y contraignent, mais aussi d'une manière plus générale en vue de la poursuite de la guerre ou dans l'intérêt de l'économie compromise du pays, en cas de pénurie de tonnage.

Or, un Etat neutre peut également être affecté par la guerre, son économie bouleversée par elle, tout comme celle d'un belligérant.

Il a été reconnu qu'alors il était suffisamment justifié pour réquisitionner les navires étrangers ayant cherché refuge dans ses eaux.

Il en fut ainsi lors de la réquisition des navires allemands au Portugal en 1916.

Réserve faite de la question de l'applicabilité du traité de 1908, déjà exposée, il apparaît que la question de savoir dans quelle mesure les besoins du Portugal justifiaient la réquisition d'un aussi grand nombre de navires, fut très débattue et cons-

(183) Sentence de la C. P. A. du 13 Octobre 1922 (Arbitrage Vallotton) Voir A.-J. 1923 p. 362 à 399.

(184) *Ibid.* p. 388.

(185) *Ibid.* p. 393.

litua le terrain principal du célèbre différend germano-portugais (186).

Les divergences de vues entre Etats portaient sur l'appréciation de faits plus que sur des questions de principe. A Berlin, comme à Lisbonne, on admettait qu'un Etat neutre pouvait réquisitionner des navires étrangers ou les utiliser directement à des fins d'intérêt public.

Dans le même ordre d'idées il faut citer les réquisitions opérées à l'époque par le Brésil et autres Etats sud-américains à l'égard de navires allemands réfugiés dans leurs ports.

Il convient d'en rapprocher celles exercées au cours de la guerre actuelle par le Chili, Costa-Rica, le Pérou et l'Uruguay (187).

Nous ne connaissons pas de précédents modernes d'une réquisition de navires étrangers effectuée en l'absence de guerre ou tout au moins sans liaison avec un état de guerre. Il semble néanmoins, nous l'avons vu, que, dans l'hypothèse d'une révolution, la possibilité en soit admise (188).

On ne saurait dans un aperçu, aussi succinct soit-il, de la pratique en matière de réquisition de navires étrangers manquer de souligner l'importance réelle qu'a en fait la question de l'appréciation des besoins de l'Etat auteur de la réquisition. Or, en Droit International, la faculté d'appréciation appartient en principe à chaque Etat...

Les différends relatifs à la réquisition de navires étrangers portèrent, pour la plupart, sur des appréciations de cet ordre, nous avons pu le constater.

Dans l'affaire des navires norvégiens, les Etats-Unis, tout en se soumettant à la sentence de la Cour Permanente d'Arbitrage, élevèrent contre elle une protestation et firent une importante réserve pour l'avenir.

Ils affirmaient que c'était à l'Etat auteur de la réquisition qu'il appartenait d'apprécier ses propres besoins.

(186) Il était soutenu notamment du côté allemand que bon nombre de navires n'avaient été réquisitionnés que pour rendre service à la Grande-Bretagne.

(187) Différentes peut-être sont, étant donné les circonstances tout à fait particulières qui y ont présidé, les récentes réquisitions de navires allemands et italiens aux Etats-Unis.

(188) Voir supra.

Cette idée a été exprimée dans une lettre du Secrétaire d'Etat Hugues, au Ministre norvégien :

« ...The requisitioning State is free to determine the extent and duration of its own emergency » (189).

Il faut enfin remarquer que toutes les réquisitions de navires étrangers que nous avons mentionnées, ont été effectuées par acte unilatéral.

Le Droit commun paraît être en ce sens.

Un accord préalable avec l'Etat du pavillon ne s'avère obligatoire que lorsque les deux pays sont liés par un traité où il est prévu.

Mais, évidemment, la question de savoir s'il serait bon pour un Gouvernement de n'opérer la réquisition qu'après s'être concerté avec les autorités du pays dont les bâtiments visés battent le pavillon, apparaît, tout comme celle de l'opportunité d'une telle réquisition, ressortir non pas du Droit proprement dit, mais bien plutôt de la politique juridique.

L'attitude prise dépendra des relations entre les deux pays, question de fait étroitement liée à des points de vue qu'il ne nous appartient pas d'examiner ici et qui serait d'ailleurs hors du cadre de cette étude (190).

En fait, il y eut des cas où la réquisition fut précédée d'une entente entre l'Etat réquisitionnant et celui du pavillon du navire réquisitionné (191).

D'une manière générale, il apparaît donc que la réquisition des navires étrangers, opérée par décision unilatérale, puisse

(189) Voir A. J. Juil. 1939. Sup. p. 371.

(190) En 1918, la réquisition par mesure unilatérale des navires hollandais aux Etats-Unis n'aurait été décidée que lorsque l'on avait dû renoncer à l'espoir d'arriver à un accord avec le Gouvernement néerlandais. « A failure to reach an agreement caused the President to stand upon the principles of international law instead of acting in pursuance of a specific contract with the Dutch Government, as he would have preferred. » écrivait James Brown Scott, voir son article, *Requisitioning of Dutch Ships by the United States*, dans A. J. 1918 p. 340 à 356.

Il arrive souvent que la vente soit préférée à la réquisition. Nous en avons des exemples récents.

(191) « Au mois d'Octobre 1918, le Gouvernement espagnol, dont la flotte avait été fortement réduite à la suite de nombreux torpillages, réquisitionna un certain nombre de navires allemands ancrés dans les ports du royaume. Mais cette réquisition fut faite après entente avec le Gouvernement allemand. (Merignac et Lemonon. *Le Droit des Gens et la Guerre de 1914-1918* T. 2 p. 89. Voir aussi *ibid.* p. 376 à 390).

être exercée dans un but d'intérêt public, en des circonstances présentant un certain caractère de gravité.

Il nous a été donné de constater que ces circonstances sont, dans une certaine mesure, difficiles à préciser.

Nous avons pu juger combien délicats s'avèrent pratiquement les points de fait qui s'y trouvent mêlés.

On rencontre des difficultés du même ordre à propos de la question de l'indemnité de réquisition, à l'examen de laquelle nous allons passer maintenant.

§ 2). *La Question de l'Indemnité*

En Droit Interne, la réquisition de biens revêt deux aspects : elle peut porter sur la propriété même ou seulement sur la possession.

On la rencontre fréquemment (et plus particulièrement, lorsqu'elle s'exerce sur des navires) sous cette dernière forme.

Elle est alors susceptible de se transformer en réquisition de propriété, soit que l'Etat décide de conserver les navires, soit que, ceux-ci ayant été pratiquement détruits, la restitution en argent remplace la restitution en nature devenue impossible.

Il est admis dans la plupart des pays que la propriété des particuliers ne saurait être confisquée sans indemnité, en dehors des cas où une telle mesure aurait le caractère d'une peine.

Il est, d'autre part, de règle que nul ne soit privé de l'usage d'un bien sans recevoir un équitable dédommagement. Si donc il y a restitution du bien après emploi, une compensation sera allouée, en principe, qui représentera la privation d'usage et les détériorations, s'il y a lieu.

Un Etat pourrait toutefois, éventuellement, adopter une attitude différente à l'égard de ses nationaux. Il ne le pourrait pas vis-à-vis des étrangers, le Droit des Gens ne l'admettant pas (192).

I

Malgré l'existence de cette règle générale, le *principe de l'indemnité*, en cas de réquisition de navires étrangers, mérite une étude spéciale.

(192) Voir notamment Verdross « *Les règles internationales concernant le traitement des étrangers* » Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de La Haye, T. 37 p. 364 et suiv.

Cette réquisition, nous l'avons constaté, avait donné lieu autrefois à nombre d'abus : il arrivait même que le propriétaire du navire réquisitionné se trouvât privé de tout dédommagement.

Mais il faut tenir compte ici du degré d'élaboration du Droit, en général, du Droit des Gens aussi et, d'autre part, du développement de la théorie de la responsabilité de l'Etat.

A une époque plus récente, certains théoriciens, dont nous avons exposé les vues, ceux notamment qui ont admis l'existence d'un droit d'angarie réservé au belligérant et se sont refusés à reconnaître celle de la faculté appartenant à chaque Etat de réquisitionner les navires amis, ont pu faire naître un certain trouble dans les esprits quant à la question de savoir si une indemnité devait être allouée au propriétaire.

1°) Rares sont néanmoins les auteurs qui n'admettent pas le principe de l'indemnité.

Il en est ainsi de Geffchen (193). Despagnet et Boeck paraissent avoir une opinion analogue (194).

Selon Albrecht le Droit Positif n'exigerait tout au plus que le traitement national. Ce juriste admettait toutefois qu'une tendance favorable à l'indemnité se manifestait, dans les traités surtout (195).

Massé (196) était déjà partisan de celle-ci.

Desjardins qui d'ailleurs n'admet pas de manière positive la légitimité de l'« angarie », ne l'envisage guère qu'exercée moyennant dédommagement (197).

Phillimore (198), Perels (199), Rivier (200), Taylor (201) et Westlake (202) sont d'accord sur le principe d'une compensation.

« Une indemnité devra être payée, cela va sans dire, aux

(193) *Op. cit.* p. 356 et 357.

(194) *Op. cit.*, p. 784.

(195) Voir *op. cit.* p. 57, ainsi que 63 et suiv.

(196) *Op. cit.*, p. 261.

(197) *Op. cit.* T. 1 p. 71. — Voir aussi Holtzendorff *op. cit.* p. 202 et 203.

(198) *Op. cit.* T. 3 p. 50.

(199) Voir *op. cit.* p. 254 et 255.

(200) *Op. cit.* T. 2 p. 328.

(201) *Op. cit.* p. 702.

(202) *Op. cit.* p. 528.

intéressés pour l'emploi du bateau ou navire... » écrit Ferrand (203) et Harley : « The owners of the vessels must be fully compensated for the use of their ships... » (204).

Rolin (205), Fauchille (206), Strupp (207), Oppenheim (208) et Genet (209) considèrent le paiement d'une indemnité comme une des conditions de la réquisition des navires étrangers.

2°) L'examen du Droit Conventionnel des principaux pays maritimes révèle que pour ainsi dire dans tous les accords prévoyant spécialement la réquisition par une partie des navires de l'autre, est prévue également une indemnité.

Nous pouvons citer les traités conclus par la France avec l'Espagne le 11 mai 1882 (art. 6) (210), la République dominicaine le 9 septembre de la même année (art. 8) (211), avec le Mexique le 27 novembre 1886 (art. 8) (212), deux traités du Royaume de Suède et Norvège : celui du 15 décembre 1885 avec le Mexique (art. XVIII par. 6) (213) et du 27 juin 1892 avec l'Espagne (art. 3) (214), le traité anglo-portugais du 12 août 1914 (art. 2) (215) ; parmi les traités conclus par les Etats-Unis : celui du 6 septembre 1870 avec le Pérou (216), du 26 février de l'année suivante avec l'Italie (art. IV) (217), du 3 juillet 1906 avec l'Espagne (art. VI) (218) ; tirés du droit conventionnel de l'Allemagne : les traités des 2 mars 1872 et 30 novembre 1908 avec le Portugal (art. 2) (219), celui du 19 septembre 1879 avec Hawaï (art. II par. 3) (220), du 12 juillet 1883 avec l'Espagne (art. 6 in fine) (221), 30 janvier 1885 avec

(203) *Op. cit.* p. 349.

(204) *Op. cit.* p. 282.

(205) *Op. cit.*, T. 3 p. 288.

(206) *Op. cit.*, T. II p. 791.

(207) *Op. cit.* T. II p. 601.

(208) *Op. cit.* T. II p. 619.

(209) *Op. cit.* T. 1 p. 279.

(210) Les ressortissants des deux Hautes Parties contractantes ne pourront... être retenues avec leurs navires... sans qu'il soit accordé aux intéressés une indemnité ». (Clercq t. 13 p. 244).

(211) *Ibid.* t. 15 p. 660.

(212) *Ibid.* t. 17 p. 283.

(213) Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2^e S. T. XVIII p. 689.

(214) *Ibid.* 2^e S. T. XX p. 549.

(215) *Ibid.* 3^e S. T. 15 p. 523 et 524.

(216) *Ibid.* 2^e S. T. I p. 98. — Le traité du 31 Août 1887 prévoit également une indemnité (*Ibid.* t. XXII p. 63 et 64).

(217) Malloy, *op. cit.* T. 1 p. 970 et 971.

(218) Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2^e S. T. XXXI p. 371.

(219) *Ibid.* T. XIX p. 501 et 3^e S. T. IV p. 898.

(220) *Ibid.* 2^e S. T. VI p. 387.

(221) *Ibid.* 2^e S. T. IX p. 458.

la République dominicaine (222), 23 juillet 1892 avec la Colombie (art. 7) (223).

Ces traités confirment-ils le droit existant ou y apportent-ils une exception ?

Geffchen partageait la deuxième opinion :

« Quand une telle obligation contractuelle (de payer une indemnité) n'existe pas, le belligérant n'est pas tenu, en droit strict d'indemniser le propriétaire. Cette règle est conforme au principe défini par Pitt (Speeches III p. 227) : « The very circumstance of making an exception by treaty proves what the law of nations would be if no such treaty were made to modify or alter it » (224).

Despagnet et Boek paraissent s'être fait de la question une idée analogue (225).

Hall par contre écrivait :

« In a large number of treaties the neutral owner is to some extent protected from the loss by a stipulation that he shall be compensated ; and it is possible that a right to compensation might be generally hold to exist apart from treaties (226).

Plus catégorique est Harley qui, après avoir repris pour le combattre le raisonnement préconisé par Pitt dont Geffchen faisait état, affirmait :

« Finally, then, the inevitable conclusion is reached that the right of angary exist even in the absence of a treaty recognizing it, but that a treaty renders the position of the affected neutral more secure as regards indemnity a compensation which might be given without the treaty ».

C'est à cette dernière opinion qu'on doit, semble-t-il, se

(222) *Ibid.* 2^e S. T. XI p. 535 et 536.

(223) *Ibid.* 2^e S. T. XIX p. 835.

(224) *Op. cit.* p. 356 et 357.

(225) « Généralement supprimée aujourd'hui pendant la paix, l'angarie subsiste encore en cas de guerre, les navires neutres étant soumis aux lois de nécessité et d'ordre public comme les navires nationaux. Une indemnité n'est même pas due, en principe, dans cette dernière circonstance, les neutres devant subir les conséquences des cas de force majeure qui se produisent dans un pays où la guerre a éclaté... Cependant les traités modernes stipulent habituellement le paiement d'une indemnité en pareil cas ».

Op. cit. p. 784.

(226) *Op. cit.* p. 813.

ranger, surtout après examen de la pratique des Etats et de la jurisprudence internationale.

3°) La question de l'indemnité fut débattue lors de l'affaire de Duclair.

Mais il ne paraît pas que le Gouvernement allemand ait prétendu, comme pourrait le faire supposer la lecture de certains auteurs (227) que les propriétaires des charbonniers anglais n'étaient pas en droit d'exiger une indemnité.

Il soutenait simplement que l'indemnité due était payable non par l'Allemagne mais par la France, Etat sur le territoire duquel avait été effectuée la réquisition, Etat vaincu aussi... (228).

Le Gouvernement britannique voulait que cette indemnité fût versée par le Gouvernement allemand directement, quitte à celui-ci à se faire rembourser par le Gouvernement français....

En définitive, Bismarck accepta de payer l'indemnité, mais en soulignant qu'il s'agissait là d'un acte purement gracieux, d'une mesure de faveur à l'égard de la Grande-Bretagne.

Le décret du 11 novembre qui ordonna la réquisition des navires étrangers autre qu'ennemis se trouvant dans les ports italiens (229) prévoyait une indemnité.

Il en fut de même du décret portugais en date du 23 Février de l'année suivante, en vertu duquel étaient réquisitionnés 80 navires allemands (230).

Le principe d'une indemnité fut aussi reconnu dans l'affaire de la réquisition des navires norvégiens aux Etats-Unis en 1917 et lors de celle d'une partie de la flotte marchande hollandaise par les Puissances Alliées et Associées et plus particulièrement les Etats-Unis en 1918.

Il paraît bénéficier toujours de la reconnaissance des Etats (231).

(227) Lawrence (*op. cit.* p. 650) et Bullock (*op. cit.* p. 114) par exemple.

(228) Voir Albrecht *op. cit.* p. 45 *et suiv.*

(229) En voir le texte dans Fauchille et Basdevant *Jurisprudence italienne en matière de prises maritimes* (1918) 1^{er} Fascicule p. XXX.

(230) L'importance de ce fait dépendra évidemment de la solution adoptée quant à l'application du traité de 1908 qui exigeait le paiement d'une indemnité.

(231) Pour les réquisitions françaises à la veille des armistices de Juin 1940 voir rapport précité de Mr. Arnoux à la séance de la Chambre de Commerce de Marseille du 6 août 1940.

Le décret chilien du 15 février 1941 par lequel furent réquisitionnés trois navires danois mouillés dans le port de Talcahuano envisage le paiement d'une indemnité (232).

La loi américaine du 6 juin 1941 qui autorisait le Gouvernement à prendre possession, entre autres, par voie de réquisition, des navires étrangers se trouvant dans les eaux des Etats-Unis, exigeait qu'une indemnité fût allouée aux propriétaires de ces bâtiments (233).

Une compensation est prévue dans le plan adopté par le Comité Consultatif Financier et Economique inter-américain le 29 août 1941 pour l'utilisation des navires étrangers réfugiés dans les ports du continent américain (234).

Lors du récent incendie de « Normandie » on pouvait lire dans une « mise au point » du Gouvernement français reproduite par la presse :

« ...le gouvernement français compte bien faire préciser par le gouvernement de Washington les « légitimes compensations » que le gouvernement américain avait promises quand il s'est emparé du navire en procédant à sa réquisition » (234 bis).

II

Nous avons pu juger que lorsqu'une somme était allouée autrefois au propriétaire du navire réquisitionné, elle représentait habituellement plutôt qu'une véritable compensation, un simple fret. En quelque sorte, le prix du transport effectué était seul payé. D'ailleurs souvent le fait que la réquisition de l'équipage allait de pair avec celle du navire contribuait à souligner cette caractéristique.

Quoiqu'il en soit, on ne procédait pas toujours ainsi.

Il arrivait par exemple que les dommages ou détériorations subis par le navire en cours de réquisition fussent remboursés au propriétaire, qu'une compensation lui fut accordée pour le temps pendant lequel le bâtiment avait été retenu.

(232) Voir le préambule et l'art. 3 du décret.

(233) Voir Woolsey *op. cit.* p. 498.

(234) Art. 2 « Just and adequate compensation for such vessels shall be made » (Voir Bulletin de l'Union Panaméricaine Octobre 1941 p. 597). La réquisition est une des mesures par lesquelles peut-être réalisée cette utilisation.

(234 bis) Le Temps, 14-15 février 1942.

Peu à peu, au cours de la première moitié du XIX^e siècle, l'indemnité subit une évolution. Elle se dépouilla peu à peu de son caractère de rétribution pour prendre au fur et à mesure un aspect d'indemnisation proprement dite.

Cette tendance s'affirma par la suite.

Il semble qu'aujourd'hui il soit admis dans l'ensemble que le propriétaire du navire réquisitionné doit recevoir un dédommagement complet, selon les principes généraux du Droit.

Mais une certaine imprécision a pu régner parfois en cette matière par la faute surtout d'une partie de la doctrine.

Il n'est donc pas inutile de rappeler les règles en vigueur.

L'étude du Droit Conventionnel et celle de la pratique précédées d'un bref aperçu des vues des auteurs nous permettra d'arriver à quelques précisions.

1°) Entre la *doctrine* moderne et celle du milieu du siècle dernier existe dans la terminologie même une différence révélatrice de réelles divergences d'idées.

Cussy écrivait :

« En principe, les prestations et obligations que tout souverain se trouverait dans la nécessité d'imposer aux bâtiments étrangers qui sont dans ses ports ou sur ses plages, de transporter pour lui, dans le temps de quelque expédition, des soldats, des armes et des munitions de guerre, moyennant *salaire*, font partie des prérogatives dérivant de son autorité et de son indépendance... » (235).

Massé s'exprimait d'une manière analogue (236), comme d'ailleurs Phillimore (237).

Par contre, dans les deux dernières décades du XIX^e siècle, on ne rencontre déjà plus guère que des expressions telles que *indemnité*, *compensation*, ou autres similaires, pour désigner la somme représentant la contrepartie de la réquisition.

Il en est ainsi par exemple chez Bluntschli (238), Rivier (239), Geffeken (240), etc....

(235) *Phases et causes célèbres du Droit Maritime* (1856) T. 1 p. 121.

(236) Il désignait également par le vocable *salaire* la somme allouée aux armateurs des navires réquisitionnés (*op. cit.* t. 1 p. 261).

(237) *Op. cit.* T. 3 p. 50.

(238) *Le Droit International Codifié* (1881) p. 461 art. 795 bis.

(239) *Op. cit.* T. 2 p. 328.

(240) *Op. cit.* p. 356 et 357.

La doctrine contemporaine paraît fixée en ce sens.

C'est du moins l'impression que laisse la lecture de Westlake (241), Rolin (242), Fauchille (243), Bullock (244), Strupp (245), Oppenheim et Lauterpacht (246), Genet (247).

En ce qui concerne le montant de l'indemnité on ne trouve rien de vraiment précis chez les auteurs.

Ceux-ci exigent en général une « *juste* », une « *équitable* » ou « *complète* » indemnité sans spécifier davantage ce qu'ils entendent par là.

Selon Neumann, l'indemnité allouée au propriétaire du navire réquisitionné ne représenterait que le dommage souffert (damnum emergens), non le bénéfice manqué (lucrum cessans) (248).

Ferrand écrivait :

« Une indemnité devra être payée... Elle comprendra au moins la rétribution du service imposé. Il serait préférable qu'on y ajoutât l'évaluation du dommage causé par l'interruption du voyage ; les usages antérieurs ne l'imposent pas. Nul doute qu'une indemnité ne soit due pour les détériorations qui ne proviendraient pas de purs cas fortuits » (249).

2°) Les *traités* conclus par les principales puissances maritimes ne donnent pas d'indications très précises.

Certains prévoient le paiement d'une indemnité sans fournir aucune indication concernant son montant.

Il en est ainsi, par exemple, du traité franco-espagnol du 6 février 1882 (art. 6) (250), de celui du 27 juin 1892 entre la Suède et Norvège et l'Espagne (art. 3) (251).

D'autres emploient pour caractériser l'indemnité des termes vagues et généraux, tels que les adjectifs *juste*, *équitable*. Ce sont par exemple le traité du 15 décembre 1885 conclu par la Suède et la Norvège avec le Mexique (art. XVIII § 6) (252).

(241) *Op. cit.* p. 528.

(242) *Op. cit.* T. 3 p. 288.

(243) *Op. cit.* T. 2 p. 791.

(244) *Op. cit.*

(245) *Op. cit.* T. 2 p. 601.

(246) *Op. cit.* T. 2 p. 619.

(247) *Op. cit.* T. 1 p. 279.

(248) *Op. cit.* p. 219.

(249) *Op. cit.* p. 349.

(250) Clercq, T. 13, p. 244.

(251) Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2^e S. T. XX p. 549.

(252) « Leurs (ceux des sujets du citoyens de l'une des Parties contractantes) navires, équipages... ne peuvent être pris ni détenus pour une

celui du 12 août 1914 entre la Grande-Bretagne et le Portugal (art. 2) (253), ceux des 2 mars 1872 (254) et 30 novembre 1908 (art. 2) (255) entre l'Allemagne et le Portugal, le traité germano-mexicain du 5 décembre 1882 (art. XIV in fine) (256).

Dans des traités conclus par les Etats-Unis il est stipulé que l'indemnité doit être *pleine et entière* ou *suffisante*. C'est le cas de ceux du 6 septembre 1870 et du 31 août 1887 (art. II in fine) avec le Pérou (257), celui conclu le 26 février de l'année suivante avec l'Italie (art. IV) (258) et celui du 3 juillet 1906 avec l'Espagne (art. V) (259).

On trouve toutefois quelques autres accords plus précis.

L'article 8 du traité conclu le 9 septembre 1882 entre la France et la République Dominicaine dispose que :

« Les navires... appartenant à des citoyens de l'un ou de l'autre Etat, ne pourront être respectivement soumis à aucun embargo, ni retenus pour une expédition militaire quelconque ni pour quelque usage public que ce soit sans *une indemnité* préalablement débattue par les parties intéressées, fixée et acquittée, *suffisante pour compenser les pertes, dommages et retards qui seraient la conséquence du service auquel ils auraient été astreints* » (260).

Le traité franco-mexicain du 27 novembre 1886 contient une disposition identique (261).

De ces deux traités il convient de rapprocher celui conclu le 19 septembre 1879 par l'Allemagne avec Hawaï (262).

expédition militaire quelconque, ni pour aucune cause de service public, quelle qu'elle soit, sans indemnité préalablement fixée sur des bases justes et équitables ». (*Ibid.* 2^e S. T. XVIII p. 689).

(253) *Ibid.* 3^e S. T. 15 p. 523 et 524.

(254) *Ibid.* T. XIX p. 501.

(255) *Ibid.* 3^e S. T. IV p. 898.

(256) *Ibid.* 2^e S. T. IX p. 481-482.

(257) Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2^e S. T. 1 p. 98 et T. XXII p. 63 et 64.

(258) Malloy, T. 1 p. 970 et 971.

(259) Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2^e S. T. XXXI, p. 371.

(260) Clercq, t. 15 p. 660.

(261) *Ibid.* T. 17 p. 283.

(262) « They (the subjects and citizens of either of the Contracting Parties) shall not be subject to any embargo, nor be detained with their vessels... to be used for any public or private service whatever, unless the Government or local authority shall have previously agreed with the parties interested on the indemnity to be granted for such service and such compensation, as may fairly be required for the injury, which (not being purely fortuitous) may grow out of the service » (Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2^e S. T. VI p. 387).

3°) Mais quelles ont été jusqu'ici les solutions de la pratique et de la jurisprudence internationale ?

Dans l'affaire de Duclair l'indemnité accordée en définitive par le Gouvernement allemand consista en une somme représentant la valeur marchande des navires majorée de 2,5 % (263).

L'indemnité prévue par le décret italien du 17 juin 1915 (264) auquel renvoyait celui du 11 novembre de la même année (265) semblait satisfaire aux principes généraux couramment admis en matière de responsabilité :

« Parmi les conditions mises à l'exploitation de ces navires figurera le paiement d'un fret mensuel correspondant à l'intérêt commercial sur la valeur réelle du navire au moment de la réquisition. Les dépenses de grandes et petites réparations qui devront être supportées pour mettre le navire en exploitation seront déduites des frets mensuels dont il est question au précédent paragraphe. Les dépenses de manutention et toutes autres qui se rapportent à l'exploitation des navires resteront, par contre, à la charge de l'administration, des personnes morales et sociétés exerçantes » (266).

Le décret portugais du 23 février 1916 ordonnant la réquisition des navires allemands se trouvant dans les ports du Portugal accordait une indemnité qui devait comprendre « une rétribution pour l'usage du navire et la réparation des détériorations subies par celui-ci » (267).

Lors de la réquisition en 1918 par les Etats-Unis des navires hollandais mouillés dans leurs eaux, il fut décidé que les propriétaires recevraient un certain loyer.

Le Gouvernement américain prenait tous les risques à sa charge. En cas de perte du navire, il s'engageait d'une part au choix du propriétaire à lui verser une somme représentant le

(263) Selon Albrecht on ne peut pas admettre qu'il existe une règle de Droit International d'après laquelle le belligérant soit obligé à une majoration de ce genre. Il n'y aurait là qu'une question d'équité : ordinairement les biens réquisitionnés sont difficilement remplaçables et souvent une indemnité égale à leur valeur marchande ne compense pas leur perte. (*op. cit.* p. 47)

(264) Fauchille et Basdevant *Jurisprudence italienne*, 1^{er} Fascicule p. XI et suiv.

(265) *Ibid.* p. XXX.

(266) *Ibid.* p. XII.

(267) Voir Basdevant dans R. G. 1916 p. 277.

prix du navire ou à remplacer ce dernier par un autre de même type, d'autre part à payer un intérêt s'élevant à six pour cent de la valeur du bâtiment réquisitionné. Dans l'éventualité où celui-ci, sans être complètement détruit, aurait été seulement endommagé, il était déclaré qu'il serait remis dans l'état où il se trouvait au jour de la réquisition ou que serait assurée une compensation en argent. Ici encore le choix était laissé au propriétaire (268).

Les dispositions qui garantissaient aux propriétaires, s'ils le désiraient, le remplacement du navire en cas de perte ou sa remise en état au cas où des dommages lui auraient été causés en cours de réquisition avaient été prises dans un esprit particulièrement favorable aux Pays-Bas. Elles visaient à leur procurer au plus tôt après le retour à l'état de paix la jouissance d'une flotte marchande égale à celle qu'ils possédaient en 1918 au moment de la réquisition.

Dans l'affaire des navires norvégiens réquisitionnés aux Etats-Unis pendant la guerre de 1914-1918, la réquisition qui avait atteint des bâtiments en construction dans des chantiers américains, semble en définitive avoir porté sur leur propriété même. Le Gouvernement américain avait repris pour son compte les contrats des armateurs norvégiens (269). Mais des avances avaient été acquittées au préalable par ceux-ci. La question de leur remboursement se posa. Elle fut résolue naturellement par l'arbitre dans le sens de l'affirmative.

Il déclara d'ailleurs qu'il y avait eu en toute cette matière négligence des fonctionnaires américains du Shipping Board chargés de prendre possession des bâtiments.

La législation nationale des Etats-Unis, conforme aux exigences du Droit des Gens, n'avait pas été appliquée (270). La responsabilité du gouvernement américain se trouvait donc engagée (271).

Il semble que ce soit bien l'indemnisation complète du

(268) Voir A. J. Octobre 1930 p. 699 et 700 (en note).

(269) Voir la sentence de la Cour Permanente d'Arbitrage dans A. J. 1923 surtout p. 370 à 383 et 393 à 395.

(270) « The tribunal is further of opinion that the present arbitration is not due to possible defects in this legislation or in Presidential orders, but to the action of some of the officials of the United States Shipping Board and Shipping Board Emergency Fleet Corporation » (*ibid* p. 385).

(271) *Ibid*.

propriétaire qu'ait eu en vue le Gouvernement chilien lors de la réquisition de certains bâtiments danois. C'est du moins l'impression que laisse la lecture du décret du 15 février 1941 (272).

Afin que cette indemnisation puisse être assurée avec quelques garanties, un état et un inventaire suivis d'une évaluation s'avèrent nécessaires.

Dans les précédents rapportés (à l'exception du cas de l'affaire de Duclair) il avait été prévu qu'ils seraient confiés à des organismes nationaux.

L'article 3 du décret chilien du 15 février 1941 dispose :

« Cada uno de los barcos que se indican sera inmediatamente inventariado y avaluado por una Comision Tecnica Especial que nombrana el Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio, al cual correspondera el conocimiento y resolucion de todo cuanto diga relacion con los fines de este Decreto ».

III *

Sachant qu'une indemnité doit être allouée, en connaissant la composition et le mode d'évaluation, il convient de se demander maintenant à quel moment elle doit être fixée et acquittée.

1°) Rares sont les auteurs qui ont envisagé cette question. Massé, Bluntschli, Perels, Holtzendorff, Taylor, Westlake, Fauchille, Rolin, Strupp par exemple n'en traitent pas.

Certains exigent une indemnité préalable. — Il en était ainsi de Phillimore :

« The owners of the vessels receive payment of freight *beforehand* » (273).

Calvo professait une opinion analogue :

« La règle universellement consacrée en cette matière est... que tout gouvernement, que les circonstances contraignent à recourir à l'angarie, ne soit pas seulement responsable de ses conséquences matérielles pour le navire qui en est l'objet, mais encore qu'il soit tenu, *avant d'imposer sa réquisition*, de débattre avec les ayants-droit et de solder l'indemnité due pour le service réclamé » (274).

(272) Voir son texte en annexe.

(273) *Op. cit.* T. 3 p. 50.

(274) *Op. cit.* T. 3 p. 139.

Il faut en rapprocher Rivier : « Qui use de ce droit (du droit d'angarie) est tenu d'indemniser le propriétaire ; l'indemnité doit, le plus possible être débattue et fixée par avance » (275).

Dans l'ouvrage de Ferrand sur les Réquisitions, nous lisons :

« On a demandé que le paiement de l'indemnité fût préalable et les traités intervenus au sujet de l'angarie prévoient le règlement et le paiement de cette indemnité avant le voyage du navire. Nous nous rangeons volontiers à cette manière de voir si ce paiement est possible ; mais, à notre avis, *elle ne s'impose pas*. En tout cas, *le requérant devra indemniser les ayants-droit, après l'accomplissement du service à bref délai* (276).

2°) Dans les traités on trouve des stipulations concernant la question du paiement de l'indemnité. La plupart d'entre eux exigent que celle-ci soit *déterminée préalablement* à la réquisition.

Il en est ainsi du traité conclu le 3 Juillet 1906 par les Etats-Unis avec l'Espagne.

Ses rédacteurs avaient pris soin d'indiquer que la fixation préalable de l'indemnité ne serait faite que lorsque cela serait possible (277).

On ne rencontre pas fréquemment semblable rédaction.

Le traité franco-espagnol du 6 février 1882 (art. 4) n'admet pas que soient réquisitionnés par l'une des parties contractantes des navires battant pavillon de l'autre « sans qu'il soit accordé aux intéressés une indemnité *préalablement convenue* » (278).

Emploient des termes analogues : le traité italo-américain du 26 février 1871 (art. IV) (279), celui du 27 juin 1892 entre la Suède-et-Norvège et l'Espagne (art. 3) (280), celui du 12 août 1914 entre la Grande-Bretagne et le Portugal (art. 2) (281), les traités conclus par l'Allemagne avec ce dernier Etat les 2

(275) *Op. cit.* T. 2 p. 328.

(276) *Op. cit.* p. 349.

(277) « Their vessels... shall not be liable to any seizure or detention for any public use without a sufficient compensation, which, *if practicable*, shall be agreed upon in advance » (Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2° S. T. XXXI p. 371).

(278) Clercq, T. 13 p. 244.

(279) Malloy, T. 1 p. 970 et 971.

(280) Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2° S. T. XX p. 549.

(281) *Ibid.* 3° S. T. 15, p. 253 et 254.

mars 1872 (282) et 30 novembre 1908 (art. 2) (283), les traités germano-hawaïen du 19 septembre 1879 (art. II § 3) (284), germano-espagnol du 12 juillet 1883 (art. 6 in fine) (285) et germano-domicicain du 30 janvier 1885 (art. 7) (286).

On trouve la même stipulation limitée au temps de paix dans le traité germano-colombien du 23 juillet 1892 :

Art. 7. — « Los nacionales de la una Parte contractante quedaran excusados en el Territorio de la otra de.... requisiciones militares... de toda especie. Sus buques... no serán... retenidos por la vía extrajudicial para expediciones militares ni para otros fines cualesquiera. En caso de ser inevitable alguna, de estas medidas, se les otorgará una justa indemnización que será convenida con ellos de antemano si el acto se hubiere ejecutado en tiempo de paz » (287).

Le traité conclu le 15 décembre 1885 par la Suède et la Norvège avec le Mexique (art. XVIII par. 6) dispose que les navires des sujets ou citoyens de l'une des Parties contractantes « ne pourront être pris ni détenus pour une expédition militaire, ni pour aucune cause de service public, quelle qu'elle soit, sans indemnité préalable fixée sur des bases justes et équitables ». (288).

De même celui du 5 décembre 1882 entre l'Allemagne et le Mexique (art. XIX in fine) :

« No podrán ser tomados, ni detenidos para alguna expedición militar, ni para otro objeto de servicio público, cualquiera que sea, sus (ceux des citoyens ou sujets de chacune des deux Parties contractantes) buques... sin previa indemnización sobre bases justas y equitativas » (289).

Certains traités spécifient que non seulement la fixation de l'indemnité, mais aussi son paiement doivent intervenir avant la mise à effet de la réquisition.

C'est le cas du traité entre la France et la République Dominicaine du 9 septembre 1882 (art. 8) :

(282) *Ibid.* t. XIX, p. 501.

(283) *Ibid.* 3^e S. T. IV p. 898.

(284) *Ibid.* 2^e S. T. VI p. 387.

(285) *Ibid.* 2^e S. T. IX p. 458.

(286) *Ibid.* 2^e S. T. XI p. 535-536.

(287) Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2^e S. T. XIX p. 835.

(288) Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2^e S. T. XVIII p. 689.

(289) *Ibid.* 2^e S. T. IX p. 481-482.

« Les navires... appartenant à des citoyens de l'un ou l'autre Etat, ne pourront être respectivement... retenus pour une expédition militaire quelconque ni pour quelque usage public que ce soit sans une indemnité préalablement débattue par les parties intéressées, fixée et *acquittée* » (290).

On trouve des termes identiques dans le traité franco-mexicain du 27 novembre 1886 (art. 8) (291), ainsi que dans les traités conclus par les Etats-Unis avec le Pérou les 6 septembre 1870 et 31 août 1887 (art. 2 in fine) :

« ...they (les citoyens de chacune des Républiques) shall not... be... detained with their vessels... without being allowed therefore a full and sufficient indemnification, which shall be agreed upon and *paid in advance* (292).

3°) Mais quelles sont les règles suivies par la pratique et la jurisprudence internationale ?

Lors de l'affaire de Duclair, le paiement préalable d'une indemnité ne fut même pas envisagée. Les circonstances s'y prêtaient d'ailleurs assez peu.

Si l'on en croit Albrecht, une sorte de reçu fut délivré aux capitaines. De l'aveu même de ces derniers, la valeur du navire y aurait été portée (293).

L'article 2 du Décret italien du 11 novembre 1915 disposait :

« Le paiement de la compensation de réquisition... sera exécuté par paiement mensuels, le mois échu, aux ayants droit et à leurs représentants légaux.

Cependant le gouvernement royal aura la faculté de suspendre le paiement, quand des circonstances particulières le lui conseilleront » (294).

L'indemnité prévue par le décret portugais du 23 février 1916 ne devait pas être versée immédiatement aux propriétaires, mais déposée à la Caisse générale des dépôts. Ainsi étaient sauvegardés les intérêts des tiers, alliés ou neutres, la détermination

(290) Clercq, T. 15 p. 660.

(291) Clercq, T. 17 p. 283.

(292) Martens, *Nouv. Rec. Gén.* 2^e S. T. 1 p. 98 et T. XXII p. 63 et 64.

(293) *Op. cit.* p. 45 et 46.

(294) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence Italienne*, 1^{er} Fascicule p. XXVIII.

des ayants-droit étant réservée pour n'être faite qu'après la restitution du navire (295).

Lors de la réquisition des navires hollandais aux Etats-Unis en 1918, l'indemnité ne fut pas non plus acquittée préalablement.

Les réquisitions de navires étrangers effectuées durant la présente guerre n'ont pas été précédées du versement de l'indemnité.

Il en a été ainsi par exemple de celles opérées par la France dans le port de Marseille à la veille des armistices franco-allemand et franco-italien. D'ailleurs, à notre connaissance, la question de ces indemnités n'aurait pas encore été réglée.

De même le décret chilien du 15 février 1941 qui atteignait, nous l'avons vu, trois navires danois, ne prévoyait pas le paiement d'une quelconque compensation antérieurement à la mise à effet de la réquisition.

Il semble que lors des réquisitions de navires étrangers exercées par les Etats-Unis au cours de l'année dernière, la question du paiement préalable n'ait pas été envisagée (296).

Selon l'article 5 § d du plan dressé par le Comité Consultatif financier et économique inter-américain pour l'utilisation des navires étrangers réfugiés dans les ports de l'hémisphère occidental, aucune indemnité ne devait être versée avant la fin de la présente guerre au Gouvernement ou aux nationaux de l'Etat du pavillon (297).

Il apparaît donc que la pratique ne consacre pas l'obligation du paiement préalable de l'indemnité (298) dans la mesure où celui-ci est envisageable. — Il est évident qu'en certains cas on ne peut concevoir le règlement d'une quelconque compensation avant la fin de la réquisition, par exemple, pour les dommages causés au navire pendant la durée de la réquisition ou la valeur du navire dans l'hypothèse de la transformation d'une réquisition

(295) Voir Basdevant dans R. G. 1916 p. 276 et 277.

(296) Voir A. J. Juillet 1941 p. 497 et suiv.

(297) « Any funds or proceeds from such vessels shall not be made available to the governments or nationals of the countries whose flags they flew until the present war was terminated ».

(298) Dans son article sur la réquisition des navires hollandais en 1918 aux Etats-Unis George Grafton Wilson écrivait toutefois : « ...Earlier practice had implied advance or prompt payment... » (A. J. Octobre 1930 p. 696).

d'usage en réquisition de propriété par suite de la perte du navire.

D'après la sentence de la Cour Permanente d'Arbitrage du 13 Octobre 1922, par laquelle se termina l'affaire de la réquisition des navires norvégiens aux Etats-Unis en 1917, le montant de l'indemnité doit être acquitté le jour de la mise à effet de la réquisition (299).

En l'occurrence, l'arbitre considéra celle-ci comme une réquisition de propriété (300). Il fut donc admis que l'indemnité aurait dû être versée lors de la prise de possession des bâtiments. Les Etats-Unis furent condamnés à payer des intérêts moratoires.

Dans l'ensemble il ressort toutefois de l'étude des précédents que l'indemnité doit simplement être payée le plus rapidement possible.

Le fait que les réquisitions de navires étrangers sont exercées en général en temps de guerre peut, sinon justifier, tout au moins expliquer, la non-reconnaissance du principe de l'indemnité préalable.

Celui-ci, tout en offrant aux propriétaires des navires réquisitionnés de sérieuses garanties, aurait eu l'avantage d'une précision plus grande.

En effet, dans l'état actuel des choses, la porte est ouverte pratiquement à bien des discussions sur des points de fait, génératrices de différends entre les Etats.

Moins d'imprécision règne sur le principe même et la composition de l'indemnité.

Nous avons remarqué, par contre, que des contestations de même nature étaient susceptibles de naître et naissent effectivement au sujet des circonstances devant présider à la réquisition.

D'une manière générale, il semble que les règles d'exercice de celle-ci donnent lieu à bien des controverses.

Son principe et les normes présidant à la délimitation du cadre géographique à l'intérieur duquel peut jouer le pouvoir de réquisition, sont infiniment mieux établis.

Compte tenu des données que nous possédons, il paraît donc que nous puissions arriver à cette conclusion générale.

(299) Voir A. J. 1923 p. 394-396.

(300) *Ibid.*

Conclusion

La réquisition des navires amis (1) est admise aujourd'hui (2).

Plus que de mesures analogues prises dans l'Antiquité, grecque ou romaine, elle paraît tirer son origine de réquisitions de bâtiments étrangers et de leurs équipages exercées dès le Moyen-Age en Espagne et aux Îles Britanniques, principalement.

Leur pratique alla croissant, mais les abus auxquels elles donnèrent lieu, ne tardèrent pas à amener une réaction.

Du milieu du 17^e siècle à la fin du 18^e, la réquisition des navires étrangers connut une sorte d'éclipse sans pour cela tomber en désuétude.

Elle fut exercée à nouveau, quoiqu'assez rarement, au 19^e siècle.

Les Etats y eurent fréquemment recours entre 1914 et 1918 et aussi depuis le début du présent conflit.

Avec l'évolution du Droit des Gens, elle avait changé de caractère.

Ne portant plus que sur le navire objet matériel, elle était devenue une simple réquisition de biens.

(1) Il n'est pas toujours facile de déterminer ici si l'on est en présence d'une réquisition nationale ou étrangère.

La question peut avoir un grand intérêt, ne serait-ce que pour savoir à quel Etat incombera le paiement de l'indemnité.

Elle s'est posée à propos de l'affaire de la réquisition, pendant la première guerre mondiale, de navires finlandais en Grande-Bretagne.

Ceux-ci avaient-ils été réquisitionnés par un organisme national russe, siégeant en Angleterre, pays allié, ou par le Gouvernement britannique ?... Il semble qu'il y ait eu réquisition nationale. La question se compliquait d'ailleurs du fait que l'organisme russe était, probablement, du point de vue du droit public interne russe, incompétent pour effectuer cette réquisition.

Cette affaire donna lieu à une importante littérature, car elle souleva un grand nombre de points controversés de Droit International Public. Pour la réquisition il convient, croyons-nous, de se reporter au Recueil La Pradelle 1935 IV, 116 et suiv.

(2) Si l'on considère l'époque actuelle, il est bon toutefois, nous l'avons vu, de faire certaines réserves.

Certaines règles, pour la plupart inconnues à l'origine et lentement élaborées depuis, président à son exercice.

Elle n'est effectuée, semble-t-il, que sur le territoire de l'Etat requérant ou en territoire ennemi occupé par lui.

Elle ne peut l'être valablement qu'en des circonstances graves et dans le but d'utiliser le bâtiment réquisitionné à des fins d'intérêt général (3).

Une indemnité doit être allouée au propriétaire. Il faut que celle-ci satisfasse aux principes généraux en matière de dommages-intérêts, autrement dit qu'elle représente tant le dommage souffert que le gain manqué (4).

Nous avons vu que si la réquisition est quelquefois précédée d'un accord entre l'Etat qui en est l'auteur et celui du pavillon du navire, elle est opérée souvent sans entente préalable.

Dans ce cas, une notification est généralement envoyée par l'Etat requérant.

C'est ainsi qu'en 1916, lorsqu'il ordonna la réquisition des navires allemands, le Gouvernement portugais notifia le fait au Gouvernement impérial.

Tout dépend, évidemment, des relations entre les deux pays et des dispositions conventionnelles par lesquelles ils se trouvent liés.

Lorsque les conditions auxquelles est soumise la réquisition des bâtiments amis ne sont pas respectées, les particuliers, victimes de cet acte contraire au Droit des Gens, bénéficient-ils de recours internes, s'il y a en même temps manquement à la législation nationale ?

(3) Au cas où, lors d'une révolution ou d'une guerre civile, il existerait un Gouvernement de fait, la question se poserait de savoir s'il peut opérer des réquisitions sur le territoire sur lequel il exerce une autorité effective. Cela semble devoir se produire.

Mais il est à craindre que si les indemnités n'ont pas été acquittées préalablement à la prise de possession du navire, ou tout au moins avant la fin de la lutte, leur règlement ne dépende de l'issue de celle-ci.

(4) Concernant le moment auquel il convient de se placer pour apprécier la valeur du navire, toutes les législations nationales n'ont pas adopté la même solution.

Au sujet du Droit français et de certains Droits étrangers, jusqu'à la guerre actuelle, voir l'ouvrage de Guillot, *Des Navires de commerce réquisitionnés pour le transport de troupes, matériel militaire et dépêches dans le Droit de la Guerre Maritime* (Thèse Paris 1939).

En cette matière, l'Etat, auteur de la réquisition, tend, en fait, à assimiler les étrangers aux Nationaux.

En France, le Conseil d'Etat se déclare incompétent pour connaître de telles affaires (5).

Selon les principes généraux, lorsque le propriétaire du navire a épuisé les recours internes, il fait appel à la protection diplomatique. L'affaire se règle alors entre Etats.

Nous avons vu que la responsabilité de l'Etat requérant peut être engagée s'il a violé les règles du Droit des Gens précédemment dégagées.

La réquisition de navires amis, hypothèse générale en matière de réquisition de navires étrangers, constitue, évidemment, le centre de notre sujet.

Néanmoins, des cas particuliers méritant une étude spéciale, peuvent se présenter.

Ce sont la réquisition de navires ennemis d'une part, celle de prises non jugées, de l'autre.

Nous leur consacrerons les développements qui vont suivre.

(5) Il considère cette réquisition comme un acte de gouvernement qu'il ne peut apprécier. Voir : Arrêt Sieurs Pithis et Dallas 6 Mai 1921 (Recueil des Arrêts du Conseil d'Etat p. 450), arrêt Lichiardopoulos 22 Novembre 1922 (*ibid.* p. 793).

Voir aussi Bosc, *Actes de Gouvernement et Théorie des pouvoirs de guerre* dans *Revue du Droit Public* 1926 p. 224 à 226.

Mais il se reconnaît compétent dans le cas où il s'agit d'un recours formé par le propriétaire du navire auquel aurait été allouée une indemnité insuffisante, si la réquisition en vertu de laquelle le navire a été retenu et utilisé était « irrégulière ».

Voir : Arrêt Chan-Pek-Chun 18 Décembre 1931 (Recueil Sirey 1932 III 102) et la chronique du Professeur Rousseau, *Jurisprudence Française en matière de droit international public* (1929-1931) dans R. G. 1934 p. 88 et 89.

DEUXIEME PARTIE

HYPOTHÈSES PARTICULIÈRES

Réquisition de navires ennemis et de prises non jugées

Il convient, dès l'abord, de souligner le caractère exceptionnel de la première hypothèse.

En effet, la capture des navires ennemis susceptible d'être suivie de confiscation est de règle.

Leur réquisition ne saurait se concevoir que dans les cas où le droit de prise n'existe pas.

D'autre part, pendant l'instance de prise, avant que soit intervenu un jugement, l'Etat capteur peut-il réquisitionner le bâtiment capturé ?

La réquisition des navires ennemis et celle des prises non jugées présentent, l'une et l'autre, leurs caractéristiques propres.

Un chapitre spécial sera consacré à chacun de ces aspects particuliers de la réquisition des bâtiments étrangers.

CHAPITRE I

La Réquisition des navires ennemis

Le droit de capture peut se trouver supprimé d'une part à l'égard de certains navires, compte tenu de leur affectation, d'autre part à cause de circonstances particulières.

SECTION I

Les navires ennemis soustraits à la capture en raison de leur affectation

Quels sont les bâtiments qui, à cause de leur affectation, échappent à la prise en vertu du Droit des Gens ?

Les navires de cartel se trouvent certainement dans ce cas (1).

Mais leur réquisition ne nous paraît pas concevable.

Inconnue en pratique, elle n'a pas été envisagée par les auteurs (2).

Il existe d'autres catégories de navires susceptibles d'être exemptés de la capture et l'ayant été en fait (3).

Ce sont certains navires de pêche et autres assimilés, ainsi que les bâtiments chargés de missions religieuses, scientifiques et philanthropiques.

Après examen de la doctrine et de la pratique, on peut se demander s'il existe véritablement une règle de Droit International à cet égard.

Quoiqu'il en soit, il y a certainement en ce sens un usage, au moins, à défaut de coutume absolument établie.

(1) En ce qui les concerne voir Rolin, *op. cit.* T. 2 p. 193 à 195.

(2) Dans le Projet de Manuel des Lois de la Guerre Maritime fondé sur le principe de l'inviolabilité de la propriété privée, établi par une Commission de l'Institut de Droit International en vue d'une session que cette association devait tenir en 1914 à Munich, il était prévu qu'« *en dehors de ceux qui servent de cartel...* les navires privés et publics ennemis peuvent, si les nécessités de la guerre l'exigent, être l'objet de réquisitions par les belligérants ». (Annuaire T. XXVII p. 226 et 227).

(3) Voir notamment Fauchille, *op. cit.* T. 2 p. 481 et suiv.

Rolin, *op. cit.* T. 2 p. 185 et suiv.

Ferrand, *op. cit.* p. 295 et suiv.

Oppenheim, *op. cit.* T. 2 p. 377 à 379 et 380 à 381.

Les navires pêcheurs visés paraissent être uniquement ceux ne se livrant qu'à la pêche côtière (4).

Il semble que, pratiquement, seuls les bâtiments utilisés pour la petite navigation locale, leur aient été assimilés (5).

Au cours d'une guerre où l'exemption de capture aurait été effectivement accordée, les navires bénéficiant de ce traitement de faveur peuvent-ils néanmoins être réquisitionnés ?

Nous étudierons dans un premier paragraphe cette question de principe, résolue généralement par l'affirmative.

Un second paragraphe sera consacré aux règles d'exercice de la réquisition.

§ 1). *Le principe de la Réquisition*

Si dans la très grande majorité des ouvrages généraux de Droit des Gens il est fait mention du traitement de faveur en matière de capture dont bénéficient certains navires en raison de leur affectation, la question de leur réquisition est loin d'y être toujours envisagée.

Elle a assez peu préoccupé les internationalistes.

Néanmoins certains ont exprimé leur opinion à cet égard.

I

Il semble que Ferrand (6) et Rolin (7) soient d'accord pour admettre le principe de la réquisition des navires exclusivement affectés à la pêche côtière et à la petite navigation locale.

Fauchille (8) et Genet (9) professent l'opinion contraire.

L'Institut de Droit International ne s'y est pas rallié.

En vue d'une session devant avoir lieu à Munich en 1914, une Commission de cette association avait été chargée de rédiger un projet de Manuel des lois de la guerre maritime fondé sur le principe de l'inviolabilité de la propriété privée.

(4) Voir ce qu'on entend par là dans Rolin, *op. cit.* T. 2 p. 187 et 188. Cf. Charles Dupuis, *Le Droit de la Guerre Maritime d'après les Conférences de La Haye et de Londres* (1911) p. 208.

(5) Voir Ferrand, *op. cit.* p. 300 note 2. Fauchille, *op. cit.* T. 2 (cf. p. 482-483 et p. 489).

Rolin, *op. cit.* T. 2 p. 188-189.

(6) *Op. cit.* p. 299 et 300.

(7) *Op. cit.* T. 2 p. 190 et 191.

(8) *Op. cit.* T. 2 p. 491 et 492.

(9) *Op. cit.* T. I p. 272.

Paul Fauchille en était le rapporteur.

Le projet admettait d'une manière générale, que les navires ennemis, bien que ne pouvant plus être capturés, seraient tout au moins susceptibles d'être réquisitionnés.

Quant aux navires de pêche, si la première version du projet les faisait échapper à la réquisition (10), selon sa rédaction définitive, ils y étaient soumis sous certaines conditions (11).

Le principe de la réquisition des navires de pêche et de petite navigation locale exemptés de capture est-il reconnu par les Etats ?

Dans la Convention VI de La Haye, de 1907, stipulant l'exemption de capture des « bateaux exclusivement affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation », on ne trouve aucune prescription concernant leur réquisition (12). Mais celle-ci fut envisagée au cours de débats qui eurent lieu au sein de la Conférence.

A la 6^e séance du Comité d'examen de la quatrième Commission, le principe du droit de réquisition avait été admis par 9 voix contre 5 (13).

Une proposition de l'Autriche-Hongrie prévoyait expressément celle-ci (14).

D'autre part, le Portugal avait demandé qu'un droit de rétention fût accordé sur ces navires (15).

(10) Voir *Annuaire T.* XXVII p. 209 et 210.

(11) *ibid.* p. 227.

(12) Art. 3. — « Les bateaux exclusivement affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale, sont exempts de capture, ainsi que leurs engins, agrès, apparaux et chargement.

Cette exemption cesse de leur être applicable dès qu'ils participent d'une façon quelconque aux hostilités.

Les puissances contractantes s'interdisent de profiter du caractère inoffensif desdits bateaux pour les employer dans un but militaire en leur conservant leur apparence pacifique ».

(13) Voir *Deuxième Conférence de la Paix Actes et Documents*, T. 3 p. 972 et 973.

Le délégué de la Belgique, M. Van den Heuvel, malgré tout son désir de protéger les bateaux affectés à la pêche côtière, ne croyait pas pouvoir les exempter de la réquisition. Ils devraient y être soumis, comme le sont sur terre les petits véhicules.

Au nom de la Serbie, M. Milan Milovanovitch, invoquant des raisons humanitaires, s'opposa à la reconnaissance du droit de réquisitionner ces bâtiments, à titre définitif tout au moins.

Par la voix de Sir Ernest Satow, la Grande-Bretagne se refusa à admettre ce droit incompatible avec l'interdiction d'employer les bateaux de pêche dans un but de guerre. Le délégué britannique insista sur le fait que ceux-ci constituent un matériel négligeable.

(14) *Ibid.* p. 1177 et 1178.

(15) *Ibid.* p. 1177.

Tenant compte de ces deux propositions, on modifia alors le texte de l'article précédemment voté.

Dans le § 4 de la nouvelle rédaction il était prévu que l'on ne pourrait employer en aucun cas à un service de combat les bateaux de pêche ainsi réquisitionnés (16).

Une proposition britannique fut alors déposée, selon laquelle il était interdit aux belligérants d'utiliser pour le « transport de munitions de guerre, ou pour recueillir ou transmettre des informations quant au mouvement de l'ennemi, ou de les armer pour attaquer l'ennemi » tant les barques de pêche de ses ressortissants que les bateaux de pêche ennemis réquisitionnés (17).

Cette proposition fut retirée par la suite.

Les délégués de la Grande-Bretagne et de l'Autriche-Hongrie proposèrent alors la suppression des § 3 et 4 de la disposition envisagée, ce qui revenait à ne plus faire aucune allusion à la réquisition des bateaux de pêche ennemis exemptés de capture.

Par 10 voix contre 3 et une abstention, le Comité d'examen accepta cette suppression (18), renonçant « à la pensée de préciser davantage la situation des bateaux de pêche ou de navigation côtière vis-à-vis des forces belligérantes, notamment au point de vue du droit de police et de réquisition » (19).

Doit-on conclure que par là même la possibilité de réquisition des navires de pêche ennemis n'était pas reconnue d'une manière générale ? Nous ne le croyons pas (20).

(16) « Projet de disposition relative aux bateaux de pêche.

Les bateaux de pêche exclusivement affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale sont exempts de capture, ainsi que leurs engins, agrès et appareils.

Cette exemption cesse de leur être applicable dès qu'ils participent d'une façon quelconque aux hostilités.

Si des raisons militaires l'exigent, lesdits bateaux peuvent recevoir du belligérant l'ordre de s'éloigner, ou être temporairement retenus ou réquisitionnés moyennant indemnité.

Les bateaux ainsi réquisitionnés ne peuvent en aucun cas être employés à un service de combat » (*Ibid.* p. 982).

(17) *Ibid.* p. 1.179.

(18) Ont voté pour l'Allemagne, les Etats-Unis, la Belgique, le Brésil, la Grande-Bretagne, l'Italie, le Japon, la Norvège, la Russie et la Serbie.

Ont voté contre : l'Autriche-Hongrie, la France, la Suède.

Les Pays-Bas se sont abstenus.

(19) Rapport de M^r Fromageot, délégué de la France (Deuxième conférence de la paix, actes et documents t. 3 p. 1.027).

(20) Comparez les déclarations du Baron de Macchio, délégué de l'Autriche-Hongrie et de M^r Hammarskjöld, délégué de la Suède aux observations de M^r Hagerup, représentant la Norvège (*ibid.* p. 916).

II

Quid de celle des bâtiments chargés de missions religieuses, scientifiques ou philanthropiques ?

Selon Ferrand « nul doute que... ces navires ennemis ne puissent être réquisitionnés » (21).

Telle n'est pas l'opinion de Fauchille (22), de Rolin (23), et de Genet (24).

Le projet de Manuel des lois de la guerre maritime fondé sur le principe de l'inviolabilité de la propriété privée, préparé en 1914 par l'Institut de Droit International, a interdit la réquisition des navires « au service de missions religieuses, scientifiques ou philanthropiques » (25).

Cette solution est-elle consacrée par la reconnaissance des Etats ? (26).

La Convention VI de la Haye, de 1907, qui exempte ces navires de la capture, ne fait aucune allusion à leur réquisition (27).

La question ne fut pas soulevée au cours des débats.

Doit-on en déduire que les Etats n'admettaient pas cette réquisition ?

Oui, selon Albéric Rolin. Invoquant à l'appui de sa thèse des arguments d'importance fort inégale, il écrivait :

« On pourrait croire, à ne consulter que le texte de la

Voir dans notre pays sens Ferrand *op. cit.* p. 299-300 et Rolin *op. cit.* T. 2 p. 190-191.

L'article 27 des Instructions navales françaises de 1934 défend la capture des navires de pêche et de petite navigation locale, mais on ne trouve dans ces Instructions aucune allusion à leur réquisition.

(21) *Op. cit.* p. 301.

(22) *Op. cit.* T. 2 p. 491.

(23) *Op. cit.* T. 2 p. 192 et 193.

(24) *Op. cit.* T. 1 p. 272.

(25) « En dehors de ceux... qui sont affectés au... service de missions religieuses, scientifiques ou philanthropiques, les navires privés et publics ennemis peuvent, si les nécessités de la guerre l'exigent, être l'objet de réquisitions par les belligérants » (Annuaire T. XXVII p. 226 et 227).

(26) L'article 9 de l'Ordonnance des prises allemande de 1909, publiée le 3 août 1914 disposait : « Le commandant ne peut pas, sans le consentement des parties intéressées, réquisitionner un navire ou des marchandises non soumis à capture ou à saisie, même moyennant paiement » (Fauchille et Visscher, *Jurisprudence allemande en matière de prises maritimes* — 1924 — Annexe p. III).

(27) Art. 4. — « Sont également exempts de capture les navires chargés de missions religieuses, scientifiques ou philanthropiques ».

Les Instructions navales françaises de 1934 (art. 30) défendent la capture de ces bâtiments, mais ne contiennent aucune prescription quant à leur réquisition.

Convention de la Haye, que les navires en question ne jouissent, pas plus que les bateaux de pêche, d'une immunité complète, et qu'ils ne sont pas à l'abri, par exemple, des réquisitions. Nous pensons, cependant, que ce serait une erreur. Il est vrai que le texte de la Convention ne consacre que l'exemption de capture. Mais les mots *capture* et *saisie* ont été souvent employés assez confusément.... On se sert fréquemment du mot « capture » pour désigner toute saisie quelconque. Le texte n'est donc pas décisif et il faut avoir recours à d'autres éléments pour la solution de la question. Qu'a voulu faire la Conférence ? Eriger en principe de droit international écrit et conventionnel ce qui n'était autrefois qu'un usage, ou une règle adoptée par *certain*s *Etats*. Or, il apparaît bien que l'usage était de délivrer à ces navires, et spécialement aux navires chargés d'une mission de découverte ou scientifique, de véritables sauf-conduits qui les mettraient à l'abri non seulement de confiscation et de capture, mais de toute saisie quelconque et de réquisition. Au surplus la simple réquisition entraverait tout autant l'accomplissement de leur mission d'utilité sociale et universelle, que la capture. C'est, évidemment, ce régime ancien que la Conférence a voulu ériger en principe de droit international. Les discussions l'établissent. Le rapporteur, M. Fromageot, a été jusqu'à dire qu'on leur assurerait ainsi le bénéfice de la *neutralité*. S'ils se renferment dans l'exercice de leur mission, s'ils ne participent à aucun acte hostile, ils ne peuvent pas plus être même simplement saisis que des navires neutres. Aucune réserve n'a été faite, du reste, pour le droit de réquisition, tandis qu'on en a fait en ce qui concerne les bateaux de pêche » (28).

§ 2). *Règles d'exercice de la réquisition des navires ennemis soustraits à la capture en raison de leur affectation.*

I

La réquisition étant ici un substitut du droit de prise, paraît pouvoir être exercée non seulement dans les eaux du belligérant qui en est l'auteur ou en territoire ennemi occupé par lui, mais aussi en haute mer.

A la sixième séance de la quatrième Commission à la Con-

(28) *Op. cit.* T. 2 p. 192 et 193.

férence de la Haye de 1907, M. Van den Heuvel, délégué de la Belgique, avait fait observer que les bateaux affectés à la pêche côtière « restent soumis à la réquisition, qu'ils soient *dans les ports ou en mer*, de la part de l'Etat dont ils relèvent, et *de la part du belligérant adverse* dans la sphère d'action duquel ils peuvent se trouver » (29).

En ce qui concerne la question de savoir où pourront être utilisés ces bâtiments, une fois la réquisition effectuée, le Projet de Manuel des lois de la guerre maritime fondé sur l'inviolabilité de la propriété privée, de l'Institut de Droit International, contient l'interdiction de les « écarter de leur rayon d'action normal » (30).

Dans le rapport de Paul Fauchille sur le Projet nous lisons :

« Le belligérant ne pourra pas réquisitionner ces navires, comme les autres, de façon à les faire servir à ses besoins dans une partie quelconque de la mer ; il n'aura le droit de les utiliser que dans le rayon d'action normal de leur activité : il ne faut pas que, par l'effet de la réquisition, ils soient écartés de ce rayon et ainsi mis dans l'impossibilité d'accomplir pendant longtemps les utiles fonctions auxquelles ils sont destinés » (31).

II

Comment doit être motivée la réquisition des navires ennemis exemptés de capture en raison de leur affectation ?

Le Projet de Manuel des lois de la guerre maritime fondé sur l'inviolabilité de la propriété privée prévoit :

« Les bâtiments affectés au service des pilotes ou des phares, et ceux exclusivement affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale ne peuvent être réquisitionnés qu'en cas de nécessité impérieuse... » (32).

Concernant les navires chargés de missions religieuses, scientifiques ou philanthropiques, Georges Ferrand admet que

(29) Deuxième Conférence de la Paix, Actes et Documents T. 3 p. 972.

(30) Annuaire T. XXVII p. 227.

(31) *Ibid* p. 223.

(32) *Ibid*. p. 227.

« Ce n'est pas seulement, comme pour les autres navires, dans le cas où les nécessités de la guerre l'exigent, que la réquisition est permise ; il faut encore qu'il s'agisse de nécessités *impérieuses* : M. Kaufmann aurait voulu qu'on se contentât des seules nécessités de la guerre » (Rapport Fauchille *ibid*. p. 223).

leur réquisition ne peut intervenir qu'en des circonstances pressantes ou exceptionnelles, par exemple pour le transport de blessés ou de malades (33).

III

Quid de l'indemnité ?

Ferrand semblait considérer que cette réquisition ne pouvait avoir lieu qu'accompagnée d'une indemnité (34).

Rolin, par contre, ne prend pas position à cet égard (35).

Dans son Projet de Manuel des Lois de la guerre maritime fondé sur l'inviolabilité de la propriété privée, l'Institut de Droit International avait admis qu'en cas de réquisition une équitable indemnité serait due aux navires privés (36).

Les Etats reconnaissent-ils le principe de l'indemnité ?

Dans la disposition prévoyant la réquisition des navires ennemis exclusivement affectés à la pêche côtière ou à la petite navigation locale, il avait été stipulé en 1907, à la Conférence de la Haye, que la réquisition ne pourrait être effectuée que moyennant indemnité (37).

Nous savons qu'en définitive cette disposition a été supprimée.

Doit-on en déduire que les Etats ne reconnaissent pas le principe de l'indemnité ?

Il semble que non (38).

Mais quelle serait la composition de cette indemnité ?

Selon Ferrand, « celle-ci doit être toujours proportionnée à la perte subie. La perte peut être insignifiante ; ce sera la majorité des cas, car il est peu vraisemblable qu'on fasse une réquisition de longue durée pour les barques de pêche » (39).

Dans le projet primitif de Manuel préparé par Paul Fauchille pour l'Institut de Droit International, la réquisition des navires privés ennemis était prévue à charge d'une équitable indemnité ou, s'il y avait lieu, de dommages-intérêts... (40).

(33) *Op. cit.* p. 301.

(34) *Ibid.* p. 299.

(35) *Op. cit.* T. 2 p. 191.

(36) *Annuaire* T. XXVII p. 225.

(37) *Actes et Documents*, T. 3 p. 982.

(38) Cf. Ferrand *op. cit.* p. 299 et 300 et Rolin *op. cit.* T. 2 p. 191.

(39) *Op. cit.* p. 298.

(40) *Annuaire* T. XXVII p. 210.

Commentant cette disposition, le rapporteur écrivait : « Il se peut, par exemple, que le transport des objets, pour lesquels un navire a été réquisitionné, ait, en raison de la nature ou du poids de ces objets, causé un dommage au navire... ; il est possible aussi que le navire, tandis qu'il est employé au service d'un belligérant, fasse naufrage, subisse des avaries ou soit saisi et confisqué par un croiseur de l'autre belligérant... La Commission, contrairement à ce qu'avait décidé le projet, n'a point envisagé l'allocation de dommages-intérêts en dehors de celle d'une équitable indemnité » (41).

Lors de la Deuxième Conférence de la Paix, la Norvège avait proposé, pour la disposition prévoyant la réquisition moyennant indemnité des navires exclusivement affectés à la pêche côtière et à la petite navigation locale, un amendement précisant la composition de l'indemnité. Celle-ci aurait dû représenter la valeur du bâtiment réquisitionné, majorée de 10 % (42).

Cet amendement fut écarté. « Le texte présenté était trop absolu », écrivait Ferrand, « car il est assez difficile de déterminer d'avance et d'une manière uniforme le montant de l'indemnité » (43).

Ne possédant pas de plus amples précisions la concernant, nous allons arrêter là notre étude de la réquisition des navires ennemis soustraits au droit de prise en raison de leur affectation (44).

Il arrive aussi que, d'une manière générale, des bâtiments ennemis échappent à la capture en certaines circonstances. La question de leur réquisition se pose alors.

(41) *Ibid.* p. 217.

(42) L'amendement norvégien était ainsi libellé : « Dans les cas où des raisons militaires l'exigent lesdits bateaux et barques pourront être réquisitionnés contre indemnité équivalente à la valeur intégrale du bateau ou de la barque, majorée de dix pour cent. Cette indemnité sera, autant que possible, payée en comptant ; sinon, elle sera constatée par reçu. La réquisition ne sera réclamée qu'avec l'autorisation du commandant de la force navale en présence. (Deuxième Conférence de la Paix, Actes et Documents, T. 3, p. 1.179).

(43) *Op. cit.* p. 298.

(44) Pour le statut si particulier des bâtiments hospitaliers voir, entre autres, Rolin, *op. cit.* T. 2 p. 196 et suiv.

SECTION II

Navires ennemis bénéficiant en certaines circonstances de l'exemption de capture

L'hypothèse qu'il convient surtout d'envisager ici est celle de l'indult.

On entend par là une mesure de faveur susceptible d'être prise par un Etat, au moment où éclate une guerre, à l'égard des navires ennemis se trouvant dans ses ports ou y entrant sans être informés de l'ouverture des hostilités, et qui consiste à les exempter momentanément de la capture.

Cette mesure est prise, en général, à charge de réciprocité.

Les navires qui en bénéficient se voient octroyer, pour quitter les eaux ennemies, un certain délai, pendant lequel ils échappent au droit de prise (45). Ce délai varie selon les cas (46).

Consacrant un usage antérieur qui, pour être relativement ancien et assez répandu (47) n'était pas néanmoins général, la Convention de la Haye du 18 octobre 1907, sur les navires de commerce ennemis, au début des hostilités, dispose :

ART. 1^{er}. — « Lorsqu'un navire de commerce, relevant d'une des puissances belligérantes, se trouve, au début des hostilités,

(45) Il y a le désir d'éviter aux commerçants et aux armateurs exerçant activité paisible les rigueurs du droit de prise, et favoriser ainsi dans toute la mesure possible les échanges internationaux.

D'autres raisons peuvent motiver aussi l'octroi de ce délai. Voir Rolin, *op. cit.* T. 2 p. 173-174.

L'Institut de Droit International a fait de celui-ci une obligation (*Manuel des Lois de la Guerre Maritime dans les rapports entre belligérants*, texte adopté à Oxford en 1913, article 34, voir Annuaire T. XXVI, p. 618).

(46) Voir George Grafton Wilson *Days of grace for Merchant Vessels of the enemy* dans A. J. 1916 p. 112 et 113.

(47) Voir à cet égard : James W. Garner, *Treatment of enemy merchant vessels in belligerent ports at the outbreak of War*, également dans A. J. 1916, p. 258, Fauchille *op. cit.* T. 2 p. 547 et suiv. et l'article du Professeur A. P. Higgins *Enemy ships in port at the outbreak of war*, dans B. Y. B. 1922-1923 p. 55 et suiv.

dans un port ennemi, il est désirable qu'il lui soit permis de sortir librement, immédiatement ou après un délai de faveur suffisant, et de gagner directement, après avoir été muni d'un laissez-passer, son port de destination, en tel autre port qui lui sera désigné. Il en est de même du navire ayant quitté son dernier port de départ avant le commencement de la guerre et entrant dans un port ennemi sans connaître les hostilités ».

Dans l'article suivant on lit : « Le navire de commerce qui, par suite de circonstances de force majeure, n'aurait pu quitter le port ennemi pendant le délai visé à l'article précédent, et auquel la sortie n'aurait pas été accordée, ne peut être confisqué... »

Les rédacteurs de la Convention considèrent, d'autre part, que :

ART. 3. — « Les navires de commerce ennemis, qui ont quitté leur dernier port de départ avant le commencement des hostilités, ne peuvent être confisqués... »

Après avoir touché à un port neutre, ces navires sont soumis aux lois et coutume de la guerre maritime (48) ».

Mais lorsqu'ils échappent à la capture, ces bâtiments peuvent-ils être réquisitionnés ?

§ 1. — *Le principe de la réquisition.*

Celui-ci est certainement reconnu par les Etats.

Concernant le navire se trouvant dans un port ennemi au déclenchement des hostilités ou y entrant sans être informé de l'état de guerre, que la force majeure aurait empêché de partir dans le délai fixé ou auquel la sortie n'aurait pas été accordée, la Convention VI de la Haye, de 1907, dispose que :

« Le belligérant peut seulement le saisir moyennant l'obligation de le restituer après la guerre sans indemnité, ou le *réquisitionner* moyennant indemnité ».

Quant aux bâtiments rencontrés en mer dans l'ignorance des hostilités, l'article 3 de cette Convention contenait une stipulation analogue (49).

(48) L'article 5 exclut du bénéfice de ces dispositions « les navires de commerce, dont la construction indique qu'ils sont destinés à être transformés en bâtiments de guerre ».

(49) « Ils sont seulement sujets à être saisis, moyennant l'obligation de les restituer après la guerre sans indemnité, ou à être *réquisitionnés*, où même à être détruits, à charge d'indemnité et sous l'obligation de pour-

Quelle est la pratique à cet égard ?

Elle paraît suivre, généralement, la ligne de la Convention de la Haye.

Au début de la guerre balkanique de 1912-1913, le navire turc « *Ittihat* », amarré au Pirée lors de l'ouverture des hostilités, fut réquisitionné par le Gouvernement grec (50).

Durant la première guerre mondiale, pour des raisons diverses, l'Indult ne fut pas pratiqué d'une manière générale entre les deux groupes belligérants (51).

Certains Etats se l'accordèrent néanmoins.

Le 1^{er} août 1914, l'autorité maritime française saisit le vapeur hongrois « *Tibor* » au moment où ce navire venait de gagner Bordeaux. Il le réquisitionna par la suite et l'utilisa pour la défense nationale (52).

Durant la première guerre mondiale, le Gouvernement italien, qui avait suspendu l'application des articles 211 et 243 du Code de la Marine marchande (53) peu avant l'ouverture des hostilités entre l'Italie et l'Autriche-Hongrie, rendit, quelques jours après le déclanchement de la guerre, un décret (54) aux termes duquel les bâtiments marchands austro-hongrois, non susceptibles d'être transformés en croiseurs auxiliaires, se trouvant dans les ports italiens, seraient mis sous séquestre et pourraient être réquisitionnés par le Ministère de la Marine (55).

voir à la sécurité des personnes, ainsi qu'à la conservation des papiers de bord ».

Cf. l'art 36 du Manuel d'Oxford (Annuaire T. XXVI p. 619).

(50) Voir l'article du Professeur Sefériadès *Les Tribunaux de prises en Grèce. Leur constitution, leur fonctionnement et leur jurisprudence*, dans R. G. 1916 p. 77 et suiv.

La Grèce et la Turquie n'étaient pas liées par la VI^e Convention de La Haye de 1907.

(51) Voir à ce sujet outre les articles précités de Garner dans A. J. 1916 et Higgins dans B. Y. B. 1922-1923, la note du Professeur Rousseau au Recueil Sirey 1936 II 49.

(52) Voir Recueil Sirey 1936 II 49 et Gazette du Palais 1940 I 131.

(53) Le premier prévoyait l'exemption de capture pour les navires des puissances qui assureraient aux bâtiments italiens un traitement identique.

Le second permettait aux navires marchands ennemis se trouvant dans les ports italiens au moment de la déclaration de guerre de partir librement.

L'application de ces dispositions fut suspendue par le décret du 16 mai 1915. Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence italienne*, 1^{er} fascicule p. 1.

(54) Il fut rendu le 30 mai 1915, soit 6 jours après la déclaration de guerre de l'Italie à l'Autriche (*ibid.* p. VII).

(55) Un décret du 17 juin 1915 précisa les conditions de la réquisition. (*Ibid.* p. XI).

Quant aux navires allemands, ils avaient été réquisitionnés en Italie, alors que ce pays et l'Allemagne ne se trouvaient pas encore en état de guerre (56).

Lorsque celle-ci éclata entre les deux Etats, les décrets fixant le sort des bâtiments austro-hongrois s'appliquèrent *ipso-facto* aux bâtiments allemands (57).

Le principe de la prise de possession et l'utilisation des navires de commerce allemands se trouvant dans les eaux des Etats-Unis, entrés en guerre le 6 avril 1917 aux côtés des Alliés, fut admis le 12 mai 1917 par une résolution conjointe du Congrès (58).

On ne précisa pas autrement à cette époque la nature de la mesure prise (59).

Il fut décidé plus tard qu'elle serait considérée comme une véritable réquisition (60).

On peut donc conclure que, dans la mesure où l'on accorda l'exemption de réquisition au début des hostilités, il paraît que le principe de la reconnaissance des navires en bénéficiant ait été reconnu.

Il convient d'examiner maintenant le problème des règles d'exercice de cette réquisition.

(56) Voir supra.

(57) Le 21 mai 1915 avait été conclu entre l'Italie et l'Allemagne un accord dit Convention Ballati-Jagow, du nom des hommes d'Etat signataires, accord envisageant la possibilité d'une guerre entre les deux pays et concernant le traitement de leurs sujets respectifs et des biens de ces derniers pendant la durée de celle-ci.

Son article 4 déclarait :

« Les dispositions de la VI^e Convention de La Haye relative au régime des navires de commerce ennemis, au début des hostilités, seront appliquées aux navires de commerce allemands dans les ports italiens et aux navires de commerce italiens dans les ports allemands ».

(58) Celle-ci fut mise en application par des décisions ultérieures du pouvoir exécutif (Voir l'article de A. P. Higgins dans B. Y. B. 1922-23 p. 61 et aussi *War Claims Arbitration Functioning under the Settlement of the War Claims Act 1928*, Arbitrage du Juge Parker, du 3 décembre 1928, dans A. J. avril 1929 p. 430).

(59) « The Congress elected to clothe the President with the power which he exercised, to take title and possession of these vessels in pursuance of the joint resolution of May 12, 1917, but to await the termination of the war to decide finally what, if any, compensation it would make therefor and how such compensation, if any, should be determined ». (Voir *idem Administrative Decision N° II* dans A. J. juillet 1929 p. 682).

(60) Voir Chandler Panderson *War claims settlements* dans A. J. Avril 1929, p. 388.

Les Etats-Unis et l'Allemagne n'étaient pas liés par la Convention VI de La Haye, de 1907.

On s'est demandé, d'ailleurs, si l'on se trouvait ici dans un cas prévu par cette Convention. (Voir *War claims Arbitration, Administrative decision N° III*, Arbitrage du Juge Parker du 9 Mars 1929 dans A. J. Juillet 1929 p. 682).

§ 2. — *Règles d'exercice.*

La première question qui se pose est, évidemment, celle du lieu.

Il semble qu'en fait la réquisition n'ait été effectuée que dans les eaux de l'Etat requérant.

La seule hypothèse où une réquisition en haute mer pourrait être envisageable, celle de l'article 3 de la Convention VI de la Haye (61), s'est-elle présentée en fait ?

Au cas où l'exemption de capture serait admise en cette éventualité, la réquisition n'apparaît pas comme devant être exclue a priori. Elle est un substitut du droit de prise. Tout comme celle des navires ennemis exemptés de capture en raison de leur affection, elle n'a pas son fondement dans la souveraineté au titre de la compétence territoriale, c'est un droit de belligérant (62).

D'une manière générale, cette réquisition est exercée à des fins d'intérêt public.

Mais les caractéristiques de la réquisition, lorsqu'elle s'exerce sur des navires ennemis au début des hostilités, sont tout à fait particulières. Si l'on en tient compte, ne doit-on pas être et n'est-on pas en fait assez peu strict dans l'application des motifs y présidant ?

Concernant ses règles d'application, il est un point sur lequel les auteurs sont d'accord : elle ne peut être effectuée que moyennant l'allocation d'une indemnité au propriétaire du navire.

(61) Rappelons que cette disposition fut considérée comme une innovation.

De nombreux Etats signataires de la Convention firent des réserves sur elle.

L'article 22 des Instructions Navales françaises de 1934 prescrit : « Si toutes les puissances belligérantes sont parties à la Convention VI de La Haye du 18 octobre 1907, vous vous conformerez à ladite Convention en ce qui concerne les navires de commerce ennemis que vous rencontrerez en mer au début des hostilités. Toutefois vous n'appliquerez pas les articles de cette Convention qui auraient fait l'objet de réserves de la part d'un des belligérants lors de la ratification ».

(62) Quid de la réquisition des navires de commerce ennemis se trouvant dans un port ennemi lors de l'occupation de celui-ci ?

En l'état actuel des choses, cette réquisition ne paraît pas envisageable, ces bâtiments n'étant pas exempts de la capture.

Charles Dupuis, souhaitant que le droit de confiscation ne soit plus considéré d'une manière générale que comme « la sanction de l'usage de la mer », voulait qu'ils échappent au droit de prise. Ils pourraient alors être saisis à charge de restitution, réquisitionnés ou détruits en cas de nécessité. (*op. cit.* p. 174 et 175).

Ferrand, Fauchille, Rolin, par exemple, ne l'envisagent pas autrement.

D'après le Manuel d'Oxford de l'Institut de Droit International l'indemnité est une condition de la réquisition.

Il en est de même selon la Convention VI de la Haye de 1907.

La pratique des Etats est en ce sens. Tel a été le cas, par exemple, dans les espèces précitées (63).

Le principe de l'indemnité étant admis, il convient de se demander à quel moment elle doit être fixée et acquittée. Rolin aurait désiré son paiement comptant :

«...n'en sera-t-il pas de ces réquisitions comme il en est le plus souvent pour les réquisitions dans la guerre terrestre ? On sait qu'il arrive très souvent que l'indemnité ne soit payée ni par celui qui a fait les réquisitions, s'il est vainqueur, ni par celui dont les ressortissants les ont subies (64) ».

On sait qu'à ce sujet rien n'a été prévu à la Haye en 1907 (65). Rolin le déplore : «...ne s'agit-il pas surtout de savoir si l'indemnité sera payée ? Il eût été bon d'exiger qu'elle fût payée au comptant et non au moyen de bons de réquisition (66) ».

Quant aux précédents dont nous avons pris connaissance, aucun d'eux ne consacre le principe de l'indemnisation préalable. D'une manière générale, il semble que l'indemnité ne soit réglée qu'à la fin des hostilités.

(63) Le décret italien du 17 Juin 1915 avait prévu une indemnité. Celle-ci devait être provisoirement déposée par les exploitants à la Caisse des Dépôts des Gens de Mer du Département Maritime de Gênes (art. 5 et 6, Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence italienne*, 1^{er} fascicule p. XII).

Mais quelques jours plus tard un autre décret vint autoriser le prélèvement, sur le fonds constitué près cette Caisse, de la somme nécessaire pour indemniser les citoyens et les sujets italiens lésés par l'ennemi (Décret du 24 Juin 1915, *ibid.* p. XIII et XIV. Un décret en date du 3 septembre 1916 régla la procédure à suivre pour la demande d'indemnisation de ces ressortissants italiens. *Ibid.* p. XVI).

Sur l'application du décret du 24 Juin 1915 voir l'article de A. P. Higgins dans B. Y. B. 1922-23, p. 60.

(64) *Op. cit.* T. II p. 176.

(65) Néanmoins, pas plus que le principe du dédommagement préalable, celui d'une indemnité concomitante à la réquisition ne paraît y avoir été admis.

« A la fin de la guerre, il y aura une situation à régler, le navire sera rendu, s'il peut l'être, et dans tous les cas, il y aura indemnité pour le dommage subi » (Observation de M. Van den Heuvel, délégué de la Belgique, à la séance du 9 août 1907 du Comité d'Examen de la Quatrième Commission. Deuxième Conférence de la Paix, Actes et Documents T. 3 p. 939 et 940).

(66) *Op. cit.* T. II p. 177.

Mais quelle en sera la composition ?

Les auteurs paraissent d'accord pour admettre qu'elle doit représenter les dommages causés auxquels ne s'ajoutera pas le gain manqué (67).

N'est-ce pas là une solution logique ? Il semble qu'il ne saurait en être autrement, puisque les navires ennemis dont il s'agit sont susceptibles de saisie sans indemnité.

On ne trouve à cet égard aucune stipulation dans la Convention VI de la Haye, de 1907.

Divers projets tendant à plus de précision avaient été discutés, puis écartés à la Conférence.

Selon une proposition suédoise, l'indemnité devait être calculée « conformément aux lois territoriales en vigueur (68) ». M. Van den Heuvel, représentant la Belgique, y fit opposition. A son avis, il aurait été désirable de stipuler que l'indemnité serait juste et équitable et de prévenir tout mode ou procédure d'évaluation arbitraire que pourraient prescrire à l'égard de leurs nationaux les lois territoriales (69).

M^r. Henri Lammash, délégué austro-hongrois, proposa l'admission de la réquisition « moyennant l'obligation de restituer, s'il est possible, le navire et d'indemniser le propriétaire pour toute perte ». Si l'on déterminait dans la Convention la base de l'indemnité, la situation des intéressés serait plus favorable que si l'on s'en tenait à la législation intérieure des Etats.

Le Président, M^r. de Martens, délégué de la Russie, proposa que cette rédaction fût remplacée par celle-ci : «...conformément aux stipulations des Conventions de la Haye sur les réquisitions et les lois territoriales en vigueur...» M^r Hammarskjöld, représentant la Norvège, fit observer que l'assimilation tentée n'était pas exacte : « lorsqu'il s'agit d'indemniser un navire de la nationalité du belligérant, on doit aussi le fret qu'il a perdu pendant la durée des hostilités, tandis que s'il s'agit d'indemniser un na-

(67) Voir Dupuis, *op. cit.* p. 169, Ferrand, *op. cit.* p. 292.

(68) Actes et Documents T. III p. 1151.

Il y eut aussi une proposition française en ce sens. (*Ibid.*).

(69) *Ibid.* p. 940.

Louis Renault, délégué français, ne partageait pas cette opinion. D'après lui, il n'y a guère de pays qui n'aient une législation sur les réquisitions et il n'y en a pas qui stipule des indemnités dérisoires pour ses ressortissants. Il serait, d'autre part, difficile d'admettre pour des ennemis, un traitement meilleur que celui des nationaux (*ibid.*).

vire ennemi réquisitionné, on ne doit pas lui tenir compte du fret qu'il a perdu, puisqu'il est retenu tout de même ». La proposition de M^r Henri Lammash fut acceptée par 9 voix contre 2 (70). Mais en seconde lecture, ce fut celle de Lord Reay, délégué britannique, qui l'emporta. L'article 2 que nous connaissons, lequel ne contient aucune précision concernant le montant de l'indemnité, fut adopté (71).

Mais quels sont, à ce sujet, les enseignements que l'on peut tirer des précédents ?

Dans l'affaire du navire turc « Ittihat » réquisitionné en Grèce pendant la guerre balkanique de 1912-1913, il fut jugé par le tribunal grec des prises que ses propriétaires « auraient droit à une somme de 3.600 francs représentant les dégâts que le navire avait dû supporter par l'usage subi », rapporte le Professeur Sfériadès. « Cette somme, assurément, n'était pas énorme ; mais rien que l'admission du principe posé par la VI^e Convention de la Conférence de La Haye, à laquelle la Turquie n'avait pas participé, fait un réel honneur à la justice des prises (72) ».

Le navire hongrois « Tibor », saisi le 1^{er} Août 1914 à Bordeaux, puis réquisitionné par l'autorité maritime française, fut détruit en 1918 par un incendie.

Son propriétaire s'adressa au Ministre de la Marine pour être indemnisé. Sur le refus de ce dernier, il l'assigna devant le tribunal de la Seine, lequel se déclara compétent. Mais le Ministre fit appel devant la Cour de Paris, qui, par un arrêt du 11 mai 1934 (73), infirma le jugement du tribunal de la Seine, considérant qu'il y avait dans cette affaire une question d'interprétation d'un traité, à laquelle, conformément à la tradition judiciaire française, les tribunaux ne sauraient se livrer lorsque, comme c'était le cas en l'espèce, la question de l'appréciation d'un acte de puissance publique était en jeu (74).

(70) *Ibid.* p. 940 et 941.

(71) *Ibid.* p. 1031 et 1032.

(72) *Op. cit.* p. 77.

(73) Recueil Sirey, 1936 II 49 avec la note du Professeur Rousseau.

(74) « Considérant que la question n'est pas expressément résolue, par l'article 2 de la Convention VI de la Haye, du 18 octobre 1907 ; qu'il s'agit d'interpréter ce texte ; que si, les traités diplomatiques régulièrement promulgués en France ont force de loi et s'il appartient aux tribunaux judiciaires de les interpréter, en tant qu'ils s'appliquent à des litiges d'intérêt privé, ils doivent, au contraire, en laisser l'interprétation à l'autorité compétente quand il y a lieu d'en fixer le sens, la portée au point de vue du droit international public ; que la Convention du 18

Le litige alla devant la Cour de Cassation qui, par son arrêt du 18 décembre 1939 (75) rejeta le pourvoi des propriétaires et jugea que la Cour d'Appel avait légalement justifié sa décision (76).

L'affaire du « Tibor » a-t-elle été portée sur le terrain diplomatique ? Est-elle réglée à l'heure actuelle ? Nous l'ignorons...

Etant donné ce que l'on sait du Droit positif en la matière, il semble que si une indemnité était accordée, elle ne représenterait que le « *damnum emergens* ».

Il en a été ainsi pour les bâtiments allemands se trouvant dans les ports des Etats-Unis et réquisitionnés par eux lors de leur entrée en guerre en 1917.

Le Settlement of War Claims Act de 1928, qui fixait, entre autres, la procédure de règlement des réclamations que les ressortissants allemands, autrichiens et hongrois avaient à faire valoir contre les Etats-Unis, et soumettait, notamment à l'arbitrage celles concernant les réquisitions de navires, prévoyait que compte devait être tenu, pour le calcul de l'indemnité, de la valeur du navire à l'époque de la réquisition (77) et du fait qu'en l'absence même d'une réquisition le propriétaire n'avait pas joui, jusqu'à la fin de la guerre (78) du droit d'utiliser librement son bâtiment (79).

Des intérêts à 5 %, à compter du 2 juillet 1921 jusqu'au 31 décembre 1928, devaient être alloués (80).

Il paraît donc suffisamment établi, sans qu'il faille insister davantage, que l'indemnité accordée en cas de réquisition, au début des hostilités, de navires ennemis échappant au droit de prise, ne comprend que la réparation du dommage causé.

Octobre 1907 est relative au droit de la guerre et qu'elle intéresse à la fois le droit public et le droit des gens ; que la saisie ou la réquisition d'un navire de commerce ennemi au début des hostilités constitue au premier chef un acte de puissance publique... ».

(75) *Gazette du Palais*, 1940, I 131.

(76) «attendu que, loin de contenir un renvoi exprès à la procédure des réquisitions exercées sur les nationaux, l'art. 2 de la Convention de la Haye, laisse place à l'interprétation ».

(77) Une première estimation avait été faite sur la base de la valeur des navires en 1914. Le Congrès en jugea le montant insuffisant. Voir Edwin M. Borchard, *The settlement of war claims Act of 1928*, dans A. J. Avril 1928 p. 377.

(78) Celle-ci avait été fixée au 2 Juillet 1921 (Voir *ibid.*).

(79) Section 3 § b alinéa I de l'Act. — En voir le texte dans A. J. Avril 1928, *Official Documents*, p. 41 et 42. Voir aussi dans le même numéro de l'A J. Borchard, *op. cit. loc. cit.*

(80) *Ibid.* p. 43.

Nous avons assez montré comment se justifiait cette évaluation pour y revenir (81).

Il importe de souligner, en conclusion, que la réquisition des navires ennemis au début des hostilités ne se présente pas fréquemment de nos jours.

L'indult n'est plus guère accordé. Il est sorti de la pratique courante des Etats.

Il ne semble pas avoir été concédé au début de la présente guerre.

Il paraît d'ailleurs qu'il n'aurait pas présenté, du moins en septembre 1939, une grande utilité.

Un long état de tension internationale avait précédé l'ouverture des hostilités. Les ressortissants des belligérants avaient pu prendre leurs précautions.

D'ailleurs, l'octroi de cette mesure de faveur, qui cadrerait fort bien avec les idées de la fin du 19^e siècle, est-il très conforme aux conceptions les plus modernes de la guerre ?

Celles-ci paraissent exclure la possibilité de réalisation d'une autre hypothèse, où pourrait intervenir la réquisition des navires ennemis ; celle où un accord existerait entre les belligérants pour soustraire leurs navires réciproques au droit de capture (82).

(81) Dans le cas particulier, d'ailleurs purement théorique, où des navires marchands ennemis, surpris dans un port ennemi lors de l'occupation de celui-ci, seraient exemptés de la capture, Charles Dupuis considérerait que le droit de l'occupant à la réquisition de ces bâtiments « ne comporterait pas les mêmes charges d'indemnité qu'à l'égard des navires surpris au début des hostilités dans les ports de l'adversaire ou en pleine mer. Il s'exercerait aux mêmes conditions qu'à l'égard de toutes autres propriétés situées en pays ennemi, conformément aux dispositions de l'article 52 du règlement de 1907 concernant les lois et coutumes de la guerre terrestre. Il suffirait à l'occupant de délivrer reçu constatant la réquisition à fin d'emploi ou de destruction, sauf à restituer, en cas d'emploi, le navire dans l'état où il serait et à laisser, le cas échéant, à l'Etat ennemi le soin de régler les indemnités ».

(82) De tels traités ont été conclus dans le passé en temps de paix et des déclarations faites au début des hostilités.

Citons : le traité du 10 septembre 1785 entre la Prusse et les Etats-Unis (Art. XXIII Martens, *Recueil de Traités*, T. 4 p. 47) ;

le traité italo-américain du 26 février 1871 (Art. XII Malloy T. I. p. 972 et 973) ;

les déclarations de l'Autriche et de la Prusse de 1866.

Le Code italien de la Marine marchande de 1877 disposait que :

Art. 211. — « La capture et la prise des navires marchands d'une nation ennemie, faites par des navires de guerre de l'Etat seront abolies, par voie de réciprocité, à l'égard des puissances qui auront adopté le même traitement en faveur de la marine marchande nationale. Le traitement de réciprocité devra résulter des lois locales, de conventions

Envisageant cette éventualité, Georges Ferrand écrivait :

« A moins de réserve implicite ou formelle résultant de ces traités ou déclarations, chaque belligérant exercerait au cas de nécessité, le droit de réquisition sur les bateaux de commerce de nationalité ennemie, qui se trouveraient dans ses ports ou rades maritimes, ou dans ceux qu'il occuperait chez son adversaire... Chaque belligérant aurait alors, pensons-nous, la faculté de réquisitionner, en pleine mer, les bateaux de commerce...de l'adversaire, qui lui seraient nécessaires pour les soins des blessés et malades, pour transport de houille, de vivres, de munitions ou toute autre destination guerrière.

« Dans le cas où les traités ou déclarations laisseraient quelque doute pour l'application de ces droits, on ne saurait du moins dénier au belligérant le droit de réquisition dans les limites où il pourrait l'exercer sur les neutres (83) ».

diplomatiques ou de déclarations faites par l'ennemi avant le commencement des hostilités ».

On sait que l'application de cette disposition fut suspendue par un décret du 16 mai 1915.

(83) *Op. cit.* p. 287 et 288.

D'une manière générale, la réquisition des navires ennemis apparaît donc bien comme susceptible de se réaliser en des cas tout à fait particuliers seulement.

La plupart du temps, elle ne saurait, évidemment, se concevoir, étant donné l'existence du droit de capture.

Les hypothèses mêmes où l'exercice de ce dernier se trouve suspendu devenant de plus en plus rares (par suite surtout de l'abandon progressif de la pratique du délai de faveur ou tout au moins de l'exemption de capture des navires ennemis au début des hostilités), la réquisition des navires ennemis tend à apparaître comme quelque chose de tout à fait exceptionnel.

Le cas des navires exemptés de la capture, en raison de leur affectation, navires de pêche surtout, mais encore navires chargés de certaines missions, n'est-il pas aujourd'hui le cas principal où la réquisition des navires étrangers puisse être envisagée ?

Nous avons vu que celle-ci obéissant à des règles qui lui sont propres, quant à la question de l'indemnité notamment, et présentant certaines particularités, nécessitait un examen spécial.

Il en est de même d'une autre hypothèse, à l'étude de laquelle nous allons maintenant passer : celle où le bâtiment visé par la réquisition est une prise non jugée.

CHAPITRE II

La Réquisition des prises non jugées

La faculté qu'a un Etat de réquisitionner les navires étrangers subsiste-t-elle lorsqu'il s'agit d'une prise non jugée ?

Rappelons que deux cas peuvent se présenter :

1°. — la prise est un bâtiment ennemi ;

2°. — c'est un bâtiment neutre (1).

Selon l'opinion classique (celle tout au moins généralement admise antérieurement au conflit actuel, lequel permettra peut-être à des notions nouvelles de s'affirmer en la matière), dans l'une ou l'autre éventualité et quelques fortes que puissent être les présomptions existant en faveur d'une condamnation, la question de la propriété du navire capturé demeure en suspens jusqu'à ce qu'intervienne le jugement de prise.

Il est en effet une règle bien établie et d'ailleurs ancienne, d'après laquelle « toute prise doit être jugée (2) ».

On a pu dire qu'avant le prononcé du jugement de prise, le droit du capteur sur le navire n'était qu'éventuel.

Il ne deviendra propriétaire que si la légitimité de la détention qu'il exerce est reconnue par le juge des prises (3).

(1) Les navires neutres sont en effet susceptibles d'être capturés en certains cas.

Voir Fauchille, *Traité*, T. 2 p. 1013.

(2) Voir Reuter (P), *Etude de la règle « Toute prise doit être jugée »*. (Thèse, Nancy, 1933).

La coutume internationale veut que ce jugement soit rendu par une juridiction de la nationalité du capteur.

Voir notamment Fauchille, *Traité*, T. 2, p. 574. pour le cas où la prise est un navire ennemi. p. 1.014 pour le cas où c'est un navire neutre.

Sur l'organisation, le caractère et la compétence des tribunaux de prises *ibid.* p. 576.

(3) L'article 112 du Manuel d'Oxford dispose que : « un Etat belligérant n'acquerra la propriété du navire ou des marchandises qu'il a saisis durant la guerre qu'au moment où, par une décision devenue définitive, la juridiction des prises aura prononcé à son profit la confiscation de ce navire ou de ces marchandises » (Annuaire T. XXVII p. 670).

En général, et mise à part l'hypothèse de sa destruction avant jugement qui ne paraît admise qu'exceptionnellement (4), la prise est envoyée dans un port du capteur, où elle demeurera tant qu'il n'aura pas été statué sur son cas.

Mais s'il arrive que l'Etat capteur ait besoin de navires, peut-il réquisitionner cette prise à une époque où un jugement la concernant n'est pas encore intervenu ? Cette question sera examinée en premier lieu.

Nous verrons ensuite où et comment est possible la réquisition : est-ce seulement au port ou aussi à la mer ? Suppose-t-elle une décision du juge des prises ?

Une troisième section sera consacrée à l'étude de la conséquence du jugement sur le sort du navire réquisitionné.

(4) Voir A. P. Higgins, *Le Droit de Visite et de Capture dans la Guerre maritime*, Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de La Haye, T. 11 p. 163 à 166 surtout.

SECTION I

Le principe de la réquisition

Le problème ne se pose pas dans les mêmes termes que pour les cas de réquisition de bâtiments étrangers déjà étudiés.

Il s'agit simplement de savoir si en attendant le jugement le navire capturé peut être réquisitionné.

Lorsque la juridiction des prises se sera prononcée d'autres questions apparaîtront.

Nous les examinerons plus bas.

Elles supposent résolue dans le sens de l'affirmative celle préalable de la réquisition du bâtiment.

Avant d'étudier celle-ci il convient d'en fixer les limites.

Seule la réquisition du navire *capturé* au sens strict peut et doit être envisagée.

Par navire capturé nous entendons celui dont on s'est emparé dans le but d'en obtenir par la suite la confiscation.

La capture ne se confond pas avec la simple saisie.

Ce dernier terme est le plus compréhensif.

La capture ne constitue qu'un des aspects de la saisie.

Pour le navire simplement saisi la question de la réquisition ne saurait se poser.

Il en est ainsi dans deux cas qu'il faut distinguer de l'hypothèse du bâtiment capturé : celui où un navire neutre porteur de contrebande de guerre est conduit dans un port belligérant pour que soit effectué le déchargement de celle-ci et celui du bâtiment dérouté en vue de la visite (5).

(5) Pour le droit d'arrêt et de visite voir Fauchille, *Traité*, T. 2 p. 560 et suiv. et Rolin, *op. cit.* T. 2 p. 140 et suiv.

Selon les renseignements que nous avons eus le terme de saisie ne serait pas employé dans la pratique (française tout au moins).

On dirait simplement que le navire est *dérouté* en vue du déchargement de la contrebande ou en vue de la visite.

Les auteurs qui font mention de la réquisition du navire capturé n'envisagent même pas celle du navire saisi en ces circonstances.

Le Droit Coutumier ne l'admet pas.

A notre connaissance, on ne la rencontre pas dans la pratique (6).

D'après les informations que nous avons pu avoir, la France plus particulièrement n'en reconnaît pas la légitimité (7).

La visite n'est souvent que le préliminaire de la capture.

Si le commandant du bâtiment de guerre constate que le navire « visité » tombe sous le coup du droit de prise, il le capturera, étendant sur lui une mainmise complète.

Selon la procédure classique il le conduira dans un port de sa nationalité à lui capteur.

Alors s'ouvrira l'instance de prise.

Pendant que celle-ci est pendante, le bâtiment capturé pourra-t-il être réquisitionné ?

On l'aurait parfois contesté jadis.

Le rapport rédigé par quatre magistrats britanniques : (Sir George Lee, le Dr. Paul, Sir Dudley Ryder et Murray) et adressé en 1753 au Roi d'Angleterre est, à cet égard, troublant :

« Before the ship or goods can be disposed by the captor », y lit-on, « there must be a regular judicial proceeding, wherein both parties may be heard, and condemnation thereupon as

(6) « ...on a suggéré, dans l'argumentation, qu'un vaisseau conduit dans un port pour être soumis à la visite, pouvait, avant la saisie, être réquisitionné en vertu du droit interne. Si jamais cette question était soulevée, sa solution incomberait à un tribunal qui applique le droit interne, mais du point de vue du droit international, ce serait un malheur si la pratique consistant à conduire un vaisseau dans un port aux fins de visite — pratique justifiable, car la visite en mer est impossible dans les conditions de la guerre moderne — était considérée comme faisant naître des droits qui ne pourraient prendre naissance si la visite avait lieu en mer ». (Affaire de la cargaison du navire suédois « Zamora », Comité judiciaire du Conseil Privé, 7 Avril 1916, décision de Lord Parker, Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique en matière de Prises Maritimes* T. II p. 521)

(7) Cela apparaît dans la terminologie des Instructions Navales de 1934 :

Art. 143 « Vous pourrez, si l'intérêt public l'exige, réarmer et employer pour les besoins du service les navires ennemis *capturés* et les navires neutres *capturés* pour avoir prêté assistance à l'ennemi... ou pour avoir résisté par la force à la visite... »

Voir aussi le Modèle de Procès-Verbal de réarmement d'un navire capturé (modèle n° 14), en Annexe infra.

prize, in a court of admiralty, judging by the law of nations and treaties (8) ».

S'agissait-il bien là d'une véritable réquisition ?

Ne visait-on pas aussi le simple emploi du navire, voire son aliénation ?

On s'est demandé même si ce n'était pas l'utilisation du navire par le corsaire qui se trouvait envisagée, la guerre de course étant encore pratiquée à cette époque (9).

Lorsqu'en 1863 fut votée aux Etats-Unis une loi prévoyant entre autres sous certaines conditions l'emploi avant jugement à un usage gouvernemental sur l'ordre du Secrétaire à la Guerre ou à la Marine de navires capturés, la Grande-Bretagne protesta officiellement.

Le Secrétaire américain Seward affirma dans une note que cette loi n'était que l'application d'un principe certain du Droit des Gens (10).

L'Attorney General des Etats-Unis Bates consulté fut moins catégorique. Il déclara que l'existence de la faculté pour le capteur d'utiliser la prise n'était pas parfaitement établie en Droit International. Il exprima le vœu que les autorités compétentes

(8) Moore (John Bassett) *International Adjudications* (1931) Vol. IV p. 44.

(9) Voir le Commentaire de l'Article 21 du *Projet de Convention sur les Droits et Devoirs des Etats neutres dans la Guerre Maritime et Aérienne* préparé par la *Commission des Recherches de Droit International de la Faculté de Droit Havard* (A. J. Juillet 1939, Sup. 2^e Sect. p. 380).

(10) Le même homme d'Etat exprima une opinion analogue à propos de l'affaire du « Washington » qui divisa les Etats-Unis et l'Equateur.

Il ne s'agissait pas d'un navire accomplissant un service maritime, mais d'un vapeur se livrant à la navigation fluviale sur le territoire de l'Equateur.

Ce bâtiment qui était pour une part, d'ailleurs inférieure à la moitié, la propriété de citoyens américains avait été capturé :

« The steamer was admittedly engaged in hostility to Ecuador and was captured in actual fight.... »

Puis la prise en avait été validée.

La réclamation des Etats-Unis portait principalement sur la restitution finale du navire à ses propriétaires. D'après le Gouvernement américain, celle-ci aurait dû être prononcée, le passage du navire au service des insurgés ayant eu pour seule cause la baraterie du capitaine et la main-mise sur ce bâtiment ainsi que son utilisation par les rebelles étant le fait de pirates.

Mais dans le mémorandum du 23 décembre 1865 adressé au Ministre d'Equateur se trouve cette phrase caractéristique qu'il convient de rapprocher de la note américaine répondant à la protestation élevée par la Grande-Bretagne à la suite du vote de la loi de 1863 :

« We may dismiss all consideration of the use of the steamer, intermediate the capture and the condemnation. If the latter is valid, it justifies that use. If not, the claimants are entitled to the value of the vessel when converted ». (J. B. Moore, *Digest*, T. VII p. 411).

ne fissent pas usage du pouvoir de réquisition qui leur avait été donné (11).

Néanmoins on a pu soutenir, en se basant sur la Jurisprudence britannique en matière de prises pendant la première Guerre Mondiale que la protestation de 1863 aurait été dirigée plutôt contre l'absence de certaines garanties de procédure préalables à la réquisition de prises non jugées prévues par la loi américaine que contre le principe même de cette réquisition (12).

Lors de l'affaire du « Zamora », que nous retrouverons plus loin, le Comité judiciaire du Conseil Privé reprit l'examen de la loi américaine de 1863. Il conclut par l'organe de Lord Parker : « ...l'usage international veut que toutes les prises soient promptement conduites devant la Cour des Prises pour y être jugées et que le droit de réquisition ne soit, en conséquence, exercé qu'après l'accomplissement de cette formalité. C'est à la Cour, et non au pouvoir exécutif de l'Etat belligérant, de décider si le droit revendiqué peut être légitimement exercé dans un cas particulier (13) ».

Dans le courant du XIX^e siècle s'échelonnent des précédents consacrant la légitimité de la réquisition d'une prise non jugée.

On en trouve dans les premières décades, aussi bien que dans la seconde moitié du siècle (14) dont la fin vit s'affirmer le principe aujourd'hui accepté de la réquisition d'une prise non jugée (15).

L'Institut de Droit International s'est prononcé en sa faveur.

L'article 106 du Manuel d'Oxford dispose à cet égard :

(11) A. J. Juillet 1939. Sup. 2^e Section p. 381.

(12) *Ibid.*

(13) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique*, t. II p. 89.

(14) Affaires « Curlew », « Magnet » etc... (1812) (*ibid.* p. 87 et 88).

Voir aussi A. J. Juillet 1939 Sup. 2^e Sect. p. 380.

Durant la Guerre de Sécession, il y eut aux Etats-Unis de nombreux cas de réquisition avant jugement de navires capturés (voir Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique*... t. II p. 88 et 89).

(15) On la trouve dans l'article 20 § 1 des Instructions Navales françaises de 1870 :

« Si l'intérêt public l'exige, vous pouvez réarmer les bâtiments ennemis capturés et les employer pour les besoins du service, après en avoir fait faire l'estimation par une commission composée, autant que possible, de trois officiers supérieurs compétents, dont un membre du commissariat ».

(Barboux, *Jurisprudence du Conseil des Prises pendant la guerre de 1870-1871* (1872) p. 145).

Voir précédents de l'époque dans A. J. Juillet 1939 Sup. 2^e Sect. 380.

« Si le navire saisi ou sa cargaison est nécessaire au capteur pour un usage public immédiat, il peut les employer à cet usage (16) ».

Les rares auteurs qui ont étudié la question reconnaissent l'existence du droit pour un Etat de réquisitionner préalablement au jugement de prise les bâtiments capturés par sa marine de guerre.

Il en est ainsi de Ferrand (17), Fauchille (18) et Genet (19).

Rolin fait une distinction. Il admet la réquisition dans le cas où il s'agit d'un navire ennemi, mais est infiniment moins catégorique quant à celle d'un bâtiment neutre :

« Puisque la destruction est admise dans le cas de nécessité, il semble que l'emploi temporaire du navire... mesure moins grave, doive l'être à plus forte raison, moyennant l'observation de certaines formalités destinés à assurer la constatation et la réparation ultérieure du dommage, au cas où la saisie ne serait pas ultérieurement validée...

La question de savoir si le capteur pourrait agir de même, s'agissant d'un navire neutre, est beaucoup plus douteuse et, tout au moins au point de vue du droit théorique, nous nous prononcerions négativement. Ce serait une forme aggravée de l'*angarie*, laquelle n'a cependant jamais été condamnée par le droit international positif (20) ».

L'article 21 du Projet de Convention sur les Droits et Devoirs des Neutres préparé en 1939 par la Faculté de Droit Harvard interdit implicitement la réquisition des prises neutres non jugées en prohibant la réquisition par un belligérant, sur son territoire ou en territoire ennemi occupé, de tout bâtiment neutre qui n'y serait pas entré volontairement :

« A belligerent may, within its territory or within territory held in military occupation, in case of urgent necessity, requisition a neutral vessel privately owned and operated... if the vessel was brought into such territory voluntarily and not as the result of compulsion or pressure exercised by the belligerent or by an allied belligerent... (21) »

(16) Annuaire T. XXVII p. 669 et 670.

(17) *Op. cit.* p. 286 et 287.

(18) *Traité* T. 2 p. 566 N° 1412.

(19) *Op. cit.* T. 1 p. 275 et 276.

(20) *Op. cit.* T. 2 p. 332 et 333.

(21) A. J. Juillet 1939 Supp. 2^e Sect. p. 359 et 360.

Le commentaire qui accompagne cette disposition est d'ailleurs explicite, mais il laisse aussi clairement apparaître que dans l'esprit des juristes de Harvard elle exprimait, non pas le droit existant, mais le droit désirable :

« There is... much precedent supporting the right of a belligerent to requisition neutral property held pending judgment in prize proceedings... The instant articles denies that right under any circumstances ; in so doing it may be suggesting *a change in the existing law*. The reason for the rule proposed is that it is in accord with the traditional, well-established practice which requires neutral property captured at sea to be brought in for for prize proceedings in order that the propriety of the capture may be determined. If that usual procedure is interrupted by requisition, it would enhance the difficulty of the neutral owner in recovering damages where the capture was without probable cause. If it be argued that the neutral's rights would be safeguarded by dating the requisition and the resulting compensation, from the date of the capture, it may be answered that this is equivalent to giving the belligerent a right to requisition on the high seas any neutral vessel there encountered. No such sweeping invasion of the freedom of the seas is supported by the practice of the States (22) ».

La pratique reconnaît l'existence d'un droit de réquisitionner une prise non jugée.

La guerre balkanique de 1912-1913 nous offre des exemples de l'exercice de ce droit.

Citons deux affaires tirées de la jurisprudence grecque : celle du navire américain « Maine » et celle du vapeur anglais « Newa (23) ».

La capture du premier effectuée le 13 octobre 1912, fut déclarée nulle par le tribunal de première instance d'Athènes, statuant avant la constitution du tribunal de prises par la loi de 1913. Le navire fut employé au service public de la Grèce pen-

Cf. l'opinion exprimée par Lord Parker dans la décision relative à l'affaire de la cargaison du navire suédois « Zamora » (Comité judiciaire du Conseil Privé, 7 avril 1916, Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique* T. II p. 85 et 86).

(22) A. J. Juillet 1939. Sup. 2^e Sect. p. 385.

(23) Sfériadès, *op. cit.* p. 77 et 78.

dant quatre mois entiers, depuis son arrestation jusqu'à sa relâche.

Le tribunal eut alors à régler une question d'indemnité (24).

Durant la guerre de 1914-1918, la réquisition des navires étrangers fut d'usage courant.

Les vues françaises s'exprimèrent entre autres (25) dans la célèbre affaire du « Dacia ».

Le navire « Margaret » battant pavillon américain avait été capturé le 27 février 1915 comme inhabile à se prévaloir du pavillon neutre acquis au cours de la guerre.

C'était en réalité l'ancien « Dacia », de nationalité allemande.

Le Conseil des Prises décida le 4 août 1915 que sa capture était bonne et valable (26).

Entre celle-ci et le prononcé du jugement le Gouvernement des Etats-Unis avait adressé au Gouvernement français une demande de prolongation du délai fixé aux intéressés pour produire leurs observations devant le Conseil des Prises.

Cette prolongation fut accordée par une décision de celui-ci, datée du 11 mai 1915, mais, et c'est ce qui fait au point de vue auquel nous nous plaçons l'intérêt de cette dernière, le droit de l'Etat français de se servir du navire avant le jugement y était clairement réservé :

« Considérant toutefois qu'il est juste, d'autre part, que les intérêts de l'Etat français, capteur du vapeur « Dacia » n'aient pas à souffrir d'une faveur faite aux intérêts capturés ; qu'il y

(24) Ses considérants ne fussent pas tous d'une absolue netteté. Ils pourraient amener des erreurs dans l'esprit du lecteur. C'est à juste titre que le Professeur Sfériadès écrivait : « Au considérant si judicieux du tribunal hellénique dans l'affaire du « Maine » nous devons toutefois faire une légère critique. « Attendu, dit ce considérant, que le gouvernement grec n'avait pas le droit d'employer le bâtiment saisi ». C'est là une erreur absolue. Le gouvernement grec avait, au point de vue du Droit des Gens Maritime, parfaitement le droit de faire cet emploi ».

Prise isolément, la phrase retenue par le Professeur Sfériadès pourrait faire croire que la juridiction grecque avait une opinion différente de la pratique à peu près générale des Etats. La lecture du contexte et le résultat auquel aboutit le jugement prouvent qu'il n'en était rien.

(25) Voir :

Affaires de la goélette turque « Ly Yorghis ou Ay Yorghis, Cour des Prises (29 novembre 1915), Fauchille, *Jurisprudence française en matière de Prises Maritimes* (1916-1919 1^{er} fascicule p. 156 et 157), du « Seyhoum » et du « Cydnus » 6 décembre 1915 (*ibid.* p. 174 et suiv.) ; des caïques tures « Salamet » et « Nour Bahir » ; 13 décembre 1915 (*ibid.*, p. 191 et suiv.).

(26) Voir *Journal Officiel de la République française*, 5 août 1915 p. 5410.

a donc lieu de réserver au Ministre de la Marine le droit, si l'intérêt public l'exige, d'utiliser, pour les besoins du service, le navire capturé conformément aux paragraphes 148 et 151 des Instructions Navales de 1912, tous droits des parties respectivement réservés à tous égards. — Par ces motifs : Dit que le délai de production des observations que les intéressés du vapeur « Dacia » auraient à présenter au Conseil des prises, est prorogé du 10 mai au 10 juin 1915, sous réserve du droit du ministre de la Marine d'utiliser le dit navire, si l'intérêt public l'exige, conformément aux paragraphes 148 et 151 des Instructions Navales de 1912, — Dit que le délai prévu pour le prononcé de la décision est également prorogé d'un mois (27) ».

Il y eut à l'époque bien d'autres cas semblables à celui du « Dacia ».

Dans les affaires du « Persépolis (28) », de l' « Iro-Maru (29) » du « Kypros », du « Victoire » et du « Leif Gunderesen (30) », on retrouve le même processus : prorogation de délai accordée sous réserve du droit de réquisition.

La réquisition de prises non jugées était également pratiquée à l'époque par la Grande-Bretagne, témoin le cas du navire norvégien « Antares (31) ».

Dans l'affaire du « Zamora » qui portait principalement sur la réquisition de la cargaison d'un bâtiment neutre capturé, le Comité judiciaire du Conseil Privé souligna dans un jugement du 7 avril 1916 qu'en vertu du droit international une puissance belligérante avait le droit de réquisitionner des vaisseaux faisant l'objet d'une procédure de prises (32).

En ce qui concerne l'époque actuelle, nous n'avons de renseignements précis que sur la pratique française (33).

(27) *Ibid.* 2 Juin 1915, p. 2543.

(28) C. des Prises 19 Juillet 1915 (Fauchille, *Jurisprudence Française...* 1^{er} fasc. p. 76 et 77) et 21 septembre 1915 (*ibid.*, p. 106 et 107).

(29) C. des Prises 29 Juin 1916 (*ibid.* 2^e fasc. p. 277 et 278).

(30) C. des Prises 7 et 21 Février 1918 (*ibid.* p. 400 et suiv.).

(31) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique*, 1^{er} fasc. p. 188. Voir aussi l'affaire de l'« Edna » (*ibid.* p. 547 et A. J. Octobre 1940, p. 787).

Ce navire américain fut capturé par un croiseur britannique le 27 Janvier 1916. Le Gouvernement anglais le réquisitionna au cours de l'instance de prise et l'utilisa pendant plus de trois ans.

(32) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique*, t. 2 p. 75.

(33) Ils nous ont été communiqués à Marseille par le Commissaire Principal de la Marine, Girard, du Service des Prises.

Le bâtiment allemand « Chemnitz » dont un jugement du 5 juin 1940 valida la prise fut réquisitionné dès novembre 1939.

Nous avons vu précédemment que lors de l'occupation du Danemark par l'Allemagne les navires danois furent considérés comme prise par la France (34).

Or ces prises furent réquisitionnées avant jugement (35).

Des informations plus générales que nous avons recueillies concernant la pratique des Etats au cours du présent conflit, il ressort que la réquisition des navires capturés est d'un usage courant.

Elle se trouve souvent prévue par des dispositions d'ordre interne (36).

Il est à remarquer que leur promulgation ne soulève pas de protestation de la part des autres Etats. C'est là une preuve supplémentaire de l'admission du principe de cette réquisition en Droit Positif (37).

Nous ne prétendons pas donner ici un tableau général même incomplet de ces règlements nationaux.

Ils n'ont pas tous été rendus publics.

D'autres part, les difficultés de l'heure présente nous ont empêché de prendre directement connaissance de certains même qui ont été publiés.

L'article 112 de l'Ordonnance des prises allemandes du 30 Septembre 1909, publiée à Berlin le 3 août 1914, disposait :

« Le commandant peut faire usage d'un navire ennemi capturé. La même règle est applicable à un navire capturé dans les circonstances prévues à l'article 56 (38), pourvu qu'on soit cer-

(34) Voir supra p. 90 et 91.

(35) Une Circulaire du Ministre de la Marine Marchande en date du 7 mai 1940, adressée aux chefs des Services locaux des Transports maritimes réglait la question de savoir à quel organisme interne incombait la mise en état des navires pour utilisation.

(36) Voir le *Commentaire* de l'article 21 du *Projet de Convention sur les Droits et Devoirs des Neutres*, préparé par la Faculté de Droit de Harvard dans A. J. Juil. 1939, Sup. 2^e Sect. p. 381.

(37) Les Instructions Américaines de 1917 bien que reconnaissant la légitimité de la réquisition de prises neutres avant jugement recommandaient de l'éviter.

(38) Art. 55. — « Un navire neutre se rend aussi coupable d'assistance hostile au profit de l'ennemi dans les cas suivants :

a) Lorsqu'il prend une part directe aux hostilités. La force des armes peut être employée contre un semblable navire jusqu'à ce qu'il ait cessé sa conduite hostile.

tain qu'il peut être prouvé devant la Cour des Prises (Prisen-gericht) que le navire est coupable d'avoir rendu des services hostiles d'une espèce grave » (39).

En France, la réquisition des prises non jugées déjà prévue par les Instructions Navales de 1870 (40), le fut aussi par celles de 1912 et de 1916 (41).

L'article 143 des Instructions de 1934, nous l'avons vu, le prévoit également (42).

En Grande-Bretagne les Prize Court Rules de 1914 (Ordre XXIX) l'avait admise (43).

La question du principe de cette réquisition était résolue, il convient de voir maintenant quelles sont ses règles d'exercice.

b) Lorsqu'il se trouve sous les ordres ou sous le contrôle d'un agent placé à bord par le gouvernement ennemi.

c) Lorsqu'il est affrété par le gouvernement ennemi.

d) Lorsqu'il est actuellement et exclusivement affecté, soit au transport de troupes ennemies, soit à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi.

...il ne s'agit pas ici d'un voyage particulier, mais d'une utilisation continue du navire pour ces buts spéciaux. Tant que le navire est utilisé exclusivement pour de tels buts, il est coupable d'assistance hostile, même si au moment de la capture il n'est pas occupé à transporter des troupes ou à transmettre des nouvelles ».

Art. 56. — « Aussi longtemps qu'existent les circonstances indiquées à l'art. 55, le navire doit être traité comme un navire ennemi... »

(39) Fauchille et Visscher, *op. cit.* p. XVI.

(40) N° 20 § 1, Barboux, p. 145.

(41) Art. XXVI, n° 148 (Fauchille, *Jurisprudence française*, 2^e fasc. p. XX).

(42) Art. XXVI, n° 148 (Fauchille, *Jurisprudence française*, 2^e fasc. p. XX).

(43) Voir supra.

(44) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique*, T. I, 1^{er} fasc. p. XLV.

SECTION II

Où et comment la réquisition est-elle possible ?

L'examen de la doctrine et de la pratique auquel nous nous sommes livrés à propos du principe de la réquisition des prises non jugées révèle que l'intérêt public est considéré d'une manière générale comme une justification suffisante (44).

D'après les renseignements que nous avons pu avoir (45), il apparaît d'ailleurs que la notion d'intérêt général est conçue, en fait, de manière particulièrement large.

En réalité un navire capturé, une fois dans le port du capteur, est pratiquement toujours frappé de réquisition.

Cela s'explique fort bien.

On comprend facilement que l'Etat capteur ne veuille pas laisser inutilisés dans ses ports des bâtiments étrangers dans cette situation.

Mais ceux-ci peuvent-ils être réquisitionnés seulement au port ou aussi à la mer ?

Dans les Instructions Navales françaises de 1934 on ne trouve aucune indication quant au lieu où cette mesure doit intervenir (46).

L'ordre XXIX des Prize Court Rules britanniques de 1914 ne paraît envisager que la réquisition exercée dans un port, sans que sa rédaction permette d'ailleurs d'être absolument affirmatif sur ce point (47).

(44) Voir par exemple les dispositions des divers règlements nationaux et plus particulièrement l'art. 143 des Instructions Navales françaises de 1934 : « Vous pourrez, si l'intérêt public l'exige, réarmer et employer pour les besoins du service les navires... capturés... »

(45) Nous les avons obtenus de M. Hutard, Commissaire principal de la Marine française.

Ils concernent plus spécialement la pratique suivie par la France.

(46) Voir l'article 143 et en annexe le Modèle de Procès-Verbal.

(47) Voir infra.

Il semble néanmoins qu'en fait l'usage de la réquisition en haute mer ne soit guère connu dans la pratique des Etats.

L'accomplissement des diverses formalités qui accompagnent la réquisition se heurterait évidemment dans ce cas à certaines difficultés de réalisation.

Le commandant du bâtiment de guerre capteur ne réquisitionne pratiquement pas à la mer le navire capturé.

Cela n'empêche pas d'ailleurs qu'il s'en serve parfois en cas de nécessité.

Toutefois cette simple utilisation ne saurait être confondue avec la réquisition proprement dite dont elle diffère profondément (48).

La procédure de réquisition des navires capturés est-elle soumise à des règles particulières ?

Des formalités spéciales sont-elles exigées préalablement à son exercice ?

Il convient de se demander en particulier si elle suppose une décision du juge des prises.

D'une manière générale, cela n'est pas prévu par les dispositions législatives ou réglementaires d'ordre interne, celles de la France entre autres.

L'ordre XXIX des Prize Court Rules de 1914 ne prévoit la réquisition de prises non jugées qu'après décision du juge des prises (49).

Doit-on déduire de cette disposition concernant uniquement la procédure du juge des prises qu'en Angleterre les navires

(48) Voir à cet égard l'art. 112 de l'Ordonnance des Prises allemande du 30 Septembre 1909, publiée le 3 Août 1914.

Cf. Affaire du vapeur norvégien « Tello », Cour Suprême des Prises de Berlin 29 Juin 1916 (Fauchille et Visscher, p. 127 et suiv.).

(49) § 1. « Si dans une instance en condamnation d'un navire au sujet duquel aucune sentence définitive n'a été rendue, on fait apparaître au juge..., pour le compte de la Couronne, que les Lords de l'Amirauté désirent réquisitionner le navire et qu'il n'y a aucune raison de croire que le navire a droit à être relâché, le juge ordonnera que le navire soit mis à prix et qu'après paiement à la Cour, pour le compte de la Couronne, de la valeur ainsi estimée du navire, celui-ci soit immédiatement relâché et remis aux Lords de l'Amirauté... »

§ 3. « Lorsque... on fait apparaître au juge, en faveur de la Couronne que le navire est demandé pour le service immédiat de Sa Majesté, le juge peut ordonner qu'il soit immédiatement relâché et remis aux Lords de l'Amirauté sans estimation... » (Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique*... 1^{er} fasc. p. XLV et XLVI).

capturés ne pouvaient pas être réquisitionnés en l'absence d'une telle décision ? (50).

D'après les renseignements que nous avons pu obtenir et qui émanent de membres de l'Administration maritime française, la pratique des différents Etats ne fournirait guère d'exemples révélant l'exigence d'une décision de la juridiction des prises préalablement à la réquisition.

Parmi les règles d'exercice de celle-ci la question de l'indemnité tient évidemment une place importante.

La manière dont on la résoudra dépendra du jugement de la prise.

(50) Dans l'intéressant arrêt de Lord Parker concernant la cargaison du navire suédois « Zamora » (Comité judiciaire du Conseil Privé, 7 Avril 1916, Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique...*, T. II p. 75 et suiv.) on peut lire l'affirmation suivante, pour le moins troublante : « ...l'usage international veut que toutes les prises soient promptement conduites devant la Cour des Prises pour y être jugées et que le droit de réquisition ne soit, en conséquence, exercé qu'après accomplissement de cette formalité. C'est à la Cour, et non au pouvoir exécutif de l'Etat belligérant, de décider si le droit revendiqué peut être légitimement exercé dans un cas particulier » (*ibid.* p. 89).

SECTION III

La conséquence du jugement de la prise sur le sort du navire réquisitionné

Les effets du jugement de prise sur le sort du bâtiment capturé soumis à la réquisition peuvent être très différents.

Trois hypothèses sont susceptibles de se présenter :

- 1°) la prise est validée ;
- 2°) elle est invalidée, mais il est reconnu que la capture a été effectuée avec motif suffisant ;
- 3°) elle est invalidée et le juge déclare que des motifs suffisants ne justifiaient pas la capture.

1°) Si la prise est validée, la conséquence du jugement est simple et radicale : c'est la confiscation ; le propriétaire du bâtiment est considéré comme ayant perdu tout droit sur son navire (51).

Les problèmes qu'aurait pu poser la réquisition en cours d'instance se trouvent par là même résolus.

Il serait d'ailleurs plus exact de dire qu'à cet égard tout problème de Droit des Gens disparaît.

En effet, certaines questions nées de la réquisition demanderont peut-être encore à être résolues, mais elles ne dépassent pas le cadre du Droit Interne.

Ce sera le cas si le service au profit duquel la réquisition a été opérée n'est pas celui au profit duquel la capture est validée.

Il se présente souvent en fait, notamment dans la pratique française.

(51) Sur la question de savoir si le jugement de la prise a un effet rétroactif voir Fauchille, *Traité*, T. 2 p. 584.

Les prises non jugées sont réquisitionnées en général par le Service des Transports Maritimes entre les mains du Conseil des Prises considéré comme un véritable armateur. Par exemple, le prix de location du bâtiment est versé à celui-ci.

Nous ne nous attarderons pas plus longtemps sur ce point.

Les développements le concernant ne sauraient avoir leur place dans cette étude limitée au Droit International Public.

2°) S'il est jugé que la capture a été effectuée avec motifs suffisants sans qu'elle doive pour cela être validée, le problème est tout autre.

Le propriétaire du navire rentrera en possession de celui-ci, la prise devant être restituée.

Mais comment cette obligation de restitution se combine-t-elle avec le fait que le navire est sous réquisition ?

Si l'on en croit des praticiens de la question, la dérégistration serait pour ainsi dire automatique ; conséquence du jugement invalidant la prise, elle le suivrait tout au moins de très près.

Un autre point devra être réglé à ce moment-là : le propriétaire du bâtiment recevra-t-il une compensation ?

Les quelques auteurs qui ont envisagé la question de la réquisition d'une prise non jugée ont admis l'affirmative (52).

Mais ils ne donnent aucune précision concernant la composition de cette indemnité.

Quelle est en fait l'étendue de l'indemnisation ?

Selon la pratique elle ne doit représenter que la réparation des dommages causés. Cela s'explique très bien. Si le navire a été saisi et retenu, c'est pour une cause justifiée, légitimement. Pendant le temps de la détention son propriétaire n'aurait pu l'utiliser. Il ne saurait donc recevoir une compensation pour privation de l'usage du bâtiment. La seule indemnisation qui puisse se concevoir se bornera au « *damnum emergens* » : réparation des détériorations ou, s'il y a perte, valeur du navire, celle-ci étant calculée en tout cas au jour de la réquisition.

Ce raisonnement fut celui du tribunal de première instance

(52) Voir par exemple Fauchille, *Traité*, T. 2 p. 566.

d'Athènes statuant dans l'affaire du « Maine » (53) saisi et réquisitionné en cours d'instance par la Grèce durant la guerre balkanique de 1912-1913 : « ...une indemnité est due ; ...cette indemnité doit atteindre non point un montant égal au profit tiré par l'Etat capteur, mais une somme représentant le gain perdu par la Société demanderesse à raison du non emploi par elle de son bâtiment ; ...dans le cas présent, puisque le vapeur a été saisi et retenu pour des raisons justifiées, les demandeurs n'auraient pu avoir aucun profit... même dans le cas où le navire n'aurait pas été employé par le Gouvernement grec ; — Considérant en conséquence, que la responsabilité de l'Etat capteur ne peut comprendre que la remise du bateau dans l'état où il se trouvait au moment de la capture, et le paiement de la somme nécessitée par la réparation qui a pu se produire, soit à raison de l'usage du navire par le gouvernement, soit à raison des dégâts commis par la faute de ses organes... »

La juridiction grecque adopta la même attitude dans l'affaire semblable du « Newa » (54).

Il avait été saisi par les Grecs le 30 octobre 1912.

Dans son jugement du 11 octobre 1913 le tribunal de prises ne la valida pas, mais il admit qu'elle avait été justifiée par des motifs suffisants.

Or ce bateau avait été dès le début de la saisie employé par l'Etat capteur pour un usage public, rapporte le Professeur Séfériadès. « Conformément à la jurisprudence suivie dans l'affaire du « Maine », ainsi qu'aux principes du droit international généralement admis, le tribunal, par jugement du 17 mars 1914, refusa toute indemnité à raison du profit retiré par l'Etat de l'emploi de la capture, mais accorda une somme de 6.000 francs pour les dégâts soufferts par le bateau saisi. C'est tout ce qu'on pouvait légalement exiger ».

La jurisprudence anglaise devait partager sur la composition de l'indemnité la conception, d'ailleurs classique, de la jurisprudence grecque.

L'affaire de l'« Edna » en est un exemple.

(53) Voir Séfériadès, *op. cit.* p. 77 et 78.

(54) *Ibid.* p. 78.

Ce bâtiment américain capturé par un croiseur anglais le 27 janvier 1916, et amené devant une juridiction de prises britannique fut réquisitionné en cours d'instance et utilisé pendant plus de trois ans. Il fut relâché le 8 mai 1919. Le 3 avril de la même année avait été rendu un jugement qui opérait la restitution du navire à ses propriétaires, mais leur refusait le paiement d'une indemnité de réquisition représentant le gain manqué par ceux-ci du fait de la privation de leur navire, la capture ayant été motivée par des présomptions suffisamment graves pour qu'elle ne fut pas contraire au Droit International.

Le président, Lord Sterndale déclarait :

« Je ne pense pas que le navire puisse recouvrer plus que la détérioration, s'il y en a une, survenue au navire pendant qu'il a été aux mains de la Couronne. Il a été réquisitionné temporairement par un Ordre de la Cour des Prises des îles Falkland et il a été employé par la Couronne depuis ce moment. S'il a été détérioré en conséquence de cet usage ou pour une autre raison pendant qu'il était aux mains de la Couronne, celle-ci, je pense, en doit le dédommagement (55) ».

Cette affaire ne se termina pas là.

Les propriétaires firent appel de cette décision devant le Comité judiciaire du Conseil Privé.

Elle fut confirmée par un arrêt du 10 octobre 1921 (56).

Les propriétaires qui soutenaient que la procédure avait été conduite avec une lenteur abusive par les juridictions britanniques, partant que la détention de leur navire pendant une aussi longue période de temps n'était pas légitime, se tournèrent contre les Etats-Unis conformément à un accord du 19 mai 1927 par lequel ceux-ci assumaient la responsabilité de certaines réclamations de citoyens américains contre le gouvernement britannique. Les efforts déployés pour arriver à un arrangement amiable s'étant avérés vains, le cas fut soumis à l'arbitrage de l'Honorable John C. Knox, United States District Judge de New-York, qui rendit sa sentence le 22 décembre 1934 (57).

(55) Fauchille et Basdevant, *Jurisprudence britannique*, T. 2 p. 554.

(56) Voir A. J. octobre 1940, p. 744 et 745.

(57) Voir *ibid.* p. 737 et suiv.

L'arbitre concéda que la capture avait été faite sur des présomptions suffisamment graves.

Il fut d'avis que les lenteurs du procès étaient imputables, pour partie, à la Couronne et pour partie aux réclamants.

Il déclara que l'utilisation sans compensation du navire par la Grande-Bretagne pour une période de temps plus longue que ne l'exigeaient raisonnablement ses besoins et ses droits de belligérant était « essentiellement injuste ».

3°) Dans la troisième éventualité possible, celle où la prise étant invalidée il est au surplus reconnu que la capture a été effectuée sans motif suffisant, des problèmes semblables à ceux que nous avons rencontrés dans l'hypothèse précédente se poseront : restitution du bâtiment et indemnité.

Comme dans le dernier cas, la dérégistration suivra le prononcé du jugement.

Ici également une indemnisation sera accordée au propriétaire.

On comprendra que celle-ci doive représenter, pour être complète et équitable, non seulement le « *damnum emergens* », mais aussi le « *lucrum cessans* ».

En effet, le navire ayant été illégalement capturé, aurait dû demeurer entre les mains de son propriétaire qui en aurait eu la jouissance.

S'en étant trouvé privé pendant le temps qu'a duré l'instance de prise, celui-ci a droit en tout état de cause à une juste compensation. Elle lui est due a fortiori en cas de réquisition et d'utilisation du bâtiment.

Ici aussi la valeur du navire sera calculée au jour de la réquisition.

Cela pourra être fait sans difficulté, les règlements nationaux prévoyant en général une estimation préalable entourée de certaines garanties (58).

De notre étude de la réquisition d'une prise non jugée il semble que nous pouvons dégager certaines conclusions.

Malgré la thèse selon laquelle seuls peuvent être réqui-

(58) Voir, par exemple, tiré des Instructions navales françaises de 1934, le modèle de Procès-Verbal de réarmement d'un navire capturé (inventaire), ci-dessous en annexe.

sitionnés les bâtiments étrangers ayant pénétré volontairement sur le territoire de l'Etat requérant ou en territoire ennemi occupé par lui, il est admis que les navires capturés et non encore jugés sont susceptibles d'être réquisitionnés.

Cette réquisition ne saurait atteindre que les navires capturés au sens strict du terme. Les bâtiments déroutés en vue de la visite ou du déchargement de la contrebande de guerre y échappent par conséquent.

En fait, il ne semble pas que la réquisition des prises non jugées soit effectuée à la mer.

Elle l'est généralement dans le port du capteur.

Dans l'ensemble son exercice ne nécessite pas une décision du juge des prises. Tout au moins celle-ci n'est pas, à notre connaissance, exigée par le Droit des Gens.

C'est au cas où la prise est invalidée qu'apparaît évidemment l'intérêt des règles relatives à cette hypothèse particulière de réquisition.

L'indemnité est de rigueur.

Elle sera calculée sur des bases différentes selon que les motifs ayant présidé à la capture seront considérés comme insuffisants ou, au contraire, comme légitimes.

Dans le premier cas la compensation allouée au propriétaire ne comprendra que le « *damnum emergens* » ; à celui-ci s'ajoutera dans le second cas le « *lucrum cessans* ».

Cela semble tout à fait équitable et conforme aux idées généralement admises en matière de responsabilité.

Il y a véritablement compensation entière.

Une heureuse conciliation entre la satisfaction des intérêts du propriétaire du navire réquisitionné et celle des besoins de l'Etat requérant paraît réalisée.

Cette solution, qui est celle du Droit Positif, réduit au minimum le danger qu'il peut y avoir à admettre, fût-ce dans ce cas très spécial, la réquisition par un Etat de bâtiments qui ne sont pas entrés de leur propre gré sur son territoire.

Concernant les prises réquisitionnées une question intéressante se pose.

Peuvent-elles entrer dans les ports neutres alors qu'elles se trouvent sous le régime de la réquisition ?

On sait que, d'une manière générale, les bâtiments capturés ne sont admis qu'exceptionnellement et sous certaines conditions à pénétrer et séjourner en territoire neutre.

A cet égard, la pratique des différents Etats n'est d'ailleurs pas la même (59).

Les prises non jugées et réquisitionnées peuvent-elles entrer dans les ports neutres ? (60).

Le 8 octobre 1658, Dawning, Ministre de Grande-Bretagne en Hollande, fit des représentations au Gouvernement auprès duquel il était accrédité, parce que ce dernier avait permis l'entrée dans les ports hollandais de navires anglais capturés par l'ennemi et utilisés par lui avant jugement (61).

Par contre de nos jours il semble que, selon le point de vue néerlandais en la matière, la présence de prises non jugées dans les ports neutres ne saurait être admise que par exception.

La Hollande ne tolère pas, d'une manière générale, au cours d'une guerre dans laquelle elle observe une attitude de neutralité, la continuation d'actes de guerre par lesquels des objets ont passé des mains d'un belligérant dans celles d'un autre.

C'est ainsi qu'elle refuse en principe l'accès de ses ports aux navires d'un belligérant réquisitionnés par un autre belligérant, ou même par un Etat neutre alors que la réquisition faite par ce dernier a provoqué son entrée en guerre (62).

Elle ne l'admet qu'exceptionnellement dans certains cas (ceux même où elle tolère la présence dans les ports des Pays-Bas de prises proprement dites), à savoir pour cause d'inn-

(59) Fauchille, *Traité*, T. 2 p. 730 et suiv.

(60) Naturellement, les prises non jugées, comme d'ailleurs les navires étrangers dans une autre situation soumis à cette mesure, battent le pavillon de l'Etat requérant.

(61) Voir *Neutrality, its history, economies and law* (prepared under the auspices of the Columbia University Council for research in Social Sciences) T. 1, « The Origins », par les Professeurs Jessup et Deak. p. 208, note 26.

(62) Il en a été ainsi pour les bâtiments allemands réquisitionnés au Portugal en 1916.

Voir Fauchille, *Traité*, T. 2 p. 723.

vigabilité, de mauvais état de la mer, de manque de combustible ou de provisions, avec l'obligation de repartir immédiatement après la cessation de la cause qui a justifié l'entrée et sous peine d'internement au cas où il ne serait pas obtempéré à l'ordre de départ (63).

Il ne paraît pas, à tout prendre qu'il existe, concernant l'entrée et le séjour dans les ports neutres de prises non jugées et réquisitionnées, une règle de Droit International reconnue par l'ensemble des Etats.

(63) Voir Fauchille, *Traité*, T. 2 p. 736.

Conclusion

Nous avons essayé de dégager ici les solutions données par le Droit International aux importants problèmes que soulève la réquisition des navires étrangers.

Parmi ces problèmes, ce ne sont pas ceux qui se posent lorsque la réquisition s'exerce sur des navires amis, qui ont le moins d'intérêt.

Cette hypothèse, la plus fréquemment vérifiable en fait, nous a paru mériter les développements les plus abondants.

Sans aller jusqu'à faire de mesures voisines pratiquées dans l'Antiquité grecque ou romaine l'origine directe de la réquisition des navires non-ennemis, nous avons constaté que celle-ci était fort ancienne.

Nous l'avons vue exercée dès le Moyen-Age.

En réalité, à de très rares exceptions près, elle ne cessa pas, depuis lors, d'être admise en Droit Positif.

Son évolution historique suivit celle du Droit des Gens, en ce sens que les règles auxquelles elle fut soumise s'établirent progressivement, tandis que s'affirmaient des principes plus généraux dont découlaient ces règles mêmes.

Aujourd'hui, certaines normes, que l'on peut considérer comme de Droit Positif, existent et régissent en fait la réquisition des navires amis.

On ne peut réquisitionner, en même temps que ceux-ci, leurs équipages.

Le pouvoir de réquisition ne s'exerce que sur le territoire de l'Etat requérant ou en territoire ennemi occupé. Le fondement en est, dans le premier cas, la souveraineté au titre de la compétence territoriale, dans le second la compétence de belligérant.

La réquisition ne saurait être admise sans indemnité.

La compensation devra être complète.

Elle représentera donc non seulement le dommage souffert, mais aussi le gain manqué.

Il ne paraît pas établi que cette indemnité doive être préalable.

Elle est acquitée, en général, à la fin du conflit, lorsque, et c'est le cas le plus fréquent, la réquisition a été exercée en temps de guerre.

La réquisition des navires non-ennemis a donné très souvent lieu à des différends entre Etats.

Ceux-ci portèrent, en général, sur les motifs ayant présidé à cette mesure.

Il semble admis que celle-ci peut être effectuée en cas de besoin dans l'intérêt public national de l'Etat qui l'exerce.

Les contestations portent fréquemment sur l'appréciation même de ces besoins.

Elles ont souvent pour origine des considérations politiques qui en déterminent aussi le règlement.

En raison même du caractère maritime et étendu des guerres modernes, cette réquisition est pratiquée très largement.

Elle apparaît tant aux belligérants qu'aux neutres comme un moyen commode de se procurer le tonnage qui, pour des fins différentes, leur est indispensable.

La réquisition des navires ennemis est, par contre, dans l'état actuel des choses, de pratique bien moins courante.

Elle ne saurait, évidemment, se concevoir qu'en l'absence du droit de capture, dont elle est le substitut.

Or, la tendance n'est pas à la limitation de ce droit.

Celui-ci, au contraire, voit s'étendre sans cesse son champ d'application.

L'éventualité de la réquisition des navires soustraits à la capture en raison de leur affectation, de certains navires pêcheurs principalement, doit toujours être envisagée, quelque incertaine que puisse en paraître présentement la réalisation.

D'autres hypothèses qui, au début de ce siècle et même lors de la première Guerre Mondiale, paraissaient mériter un examen attentif, semblent aujourd'hui purement théoriques : celles où le bénéfice de l'indult ou l'exemption de capture était accordé lors du déclenchement des hostilités aux bâtiments ennemis se trouvant ou entrant dans un port belligérant.

Tout à fait hypothétique apparaît le cas où les belligérants auraient conclu un accord pour soustraire leurs navires réciproques au droit de capture.

La réquisition des bateaux ennemis exclusivement affectés à la pêche côtière, est soumise, en principe, à des règles particulières, d'ailleurs assez mal définies.

Si l'on ne peut rien affirmer de précis concernant la nature et le lieu d'utilisation de ces embarcations après réquisition, il semble que l'on soit relativement strict quant aux circonstances qui doivent présider à celle-ci.

La compensation allouée doit en toute justice, être équivalente à la réparation du dommage causé et au gain manqué.

Par contre, d'une manière générale, l'indemnisation en cas de réquisition de navires ennemis ne doit, évidemment, représenter que le *damnum emergens*, puisque le Gouvernement réquerant aurait le droit de les saisir sans indemnité aucune.

Prérogative de belligérant, ce droit de réquisition pourrait, semble-t-il, être exercé en haute mer, aussi bien que sur le territoire de l'Etat.

S'il en est a priori de même du droit de réquisitionner avant jugement un bâtiment capturé, cela ne se produit pas en fait.

A en croire les praticiens, les commandants à la mer n'usent pratiquement pas de la faculté qui leur est offerte.

La réquisition des prises non jugées a été durant la dernière guerre et est encore d'usage courant depuis le début du présent conflit.

Le sort du bâtiment réquisitionné se trouve, évidemment, subordonné au jugement de la prise.

Si celle-ci est invalidée et qu'il est reconnu que la capture a été effectuée avec motif suffisant, le bâtiment devra être restitué.

L'indemnité représente seulement la réparation des détériorations ou, s'il y a lieu, la valeur du navire.

Elle ne saurait comprendre également le gain manqué.

Elle le devra, par contre, s'il est reconnu que les motifs invoqués pour justifier la capture étaient insuffisants. Les règles ne sont pas identiques selon qu'il s'agit de l'hypothèse générale, celle de réquisition de navires non-ennemis, ou des deux groupes de cas (réquisitions de navires ennemis et de prises non jugées) que nous avons groupés sous la rubrique d'hypothèses particulières.

On a pu constater que les différences apparaissent principalement à deux points de vue :

celui du cadre géographique du pouvoir de réquisition ;

celui de l'étendue de l'indemnité.

Ce sont, évidemment, ces diversités qui nous ont poussés à fragmenter, pour les nécessités de l'exposition, notre étude de la réquisition des navires étrangers. Celle-ci paraît présenter néanmoins dans son ensemble une certaine homogénéité.

C'est ainsi qu'elle ne peut s'exercer en toute circonstance que sur le bâtiment seul, en tant qu'objet matériel, la réquisition de l'équipage étant toujours exclue.

Nous espérons avoir montré que la réquisition des navires étrangers obéissait, dans la mesure du possible, aux principes de justice et d'équité dont s'inspire le Droit des Gens.

Nous n'avons pas eu l'ambition d'épuiser le sujet traité.

Il ne faut considérer ces pages que comme la concrétisation d'un effort fait pour dégager les solutions que donne le Droit Positif aux problèmes fondamentaux en la matière.

On ne saurait y voir l'exposé de solutions définitives.

Le Droit International Public, Droit imparfait, est, par essence, souple et évolutif.

Il est probable que la guerre actuelle, quelque'en soit l'issue, y apportera d'importantes modifications. Certaines paraissent déjà s'esquisser. Elles ne se sont pas encore suffisamment affirmées pour que nous ayons cru pouvoir en tenir compte dans cette étude où les problèmes que pose la Réquisition des Navires Etrangers n'ont été examinés qu'à la lumière des notions de Droit des Gens réellement consacrées.

Aix : le 19 mars 1942

Vu : le Président de thèse

Louis TROTABAS

Vu et permis d'imprimer :

Aix le 23 mars 1942

Le Recteur

Pierre MARTINO

Aix : 20 mars 1942

Vu : le Doyen

B. RAYNAUD

ANNEXE

REPUBLICA DE CHILE

Ministerio de Relaciones
Exteriores y Comercio

Santiago, Febreo 15 de 1941.
S. E. el Presidente de la Repu-
blica decreto hoy lo que sigue :
Vistos estos antecedentes y
teniendo presente.

Que debido a la falta de tonelaje se ha reducido considerablemente el trafico marítimo del país al exterior, con el consiguiente trastorno para toda la economía nacional ;

Que esta situación es consecuencia inmediata y directa de la guerra que actualmente ocurre en Europa, y respecto a la cual Chile se ha declarado neutral ;

Que el tonelaje de la Marina Mercante Nacional, y el que le proporcionan al país otras naciones neutrales no alcanzan a compensar la falta expresada ;

Que siendo imposible determinar la duración del citado conflicto, es deber del Gobierno buscar la forma de que no se interrumpa el comercio indispensable a la vida nacional ;

Que el único medio posible de dar satisfacción a esta necesidad, pública y urgente, es aprovechar el tonelaje ocioso de los barcos mercantes extranjeros, desde varios meses refugiados en puertos de la Republica ;

Que al adoptar el Gobierno esta medida, lo hace en beneficio exclusivo de la vida del país, y para efectuar el intercambio comercial con otras Naciones neutrales ;

Que esta medida, urgente, temporal y eventual, en nada perjudicará a los dueños legítimos de dichos barcos, como no impondrá tampoco obligación forzada alguna a su personal a bordo, pues, es propósito del Gobierno de Chile ajustar, oportuna y directamente, con cada uno de sus propietarios, armadores, o representantes legítimos, una indemnización por el uso que hace, y proveer a la manutención del referido personal, el que gozará, mientras desee permanecer en Chile, del trato concedido a los súbditos de naciones amigas residentes en territorio neutral ;

DECRETO :

1. — Decláranse de utilidad pública, por todo el tiempo que dure la actual guerra europea, los siguientes barcos mercantes Daneses que se encuentran anclados en el Puerto de Talcahuano : Frida, Lotta y Helga.

2. — Los barcos que se mencionan quedan desde esta fecha sometidos a las disposiciones que rigen a nuestra Marina Mercante, en lo que les sean aplicables, y navegarán con bandera nacional.

3. — Cada uno de los barcos que se indican será inmediatamente inventariado y avaluado por una Comisión Técnica Especial que nombrará el Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio, al cual corresponderá el conocimiento y resolución de todo cuanto diga relación con los fines de este Decreto.

4. — La oficialidad y tripulación de nacionalidad extranjera que presta servicios en dichos barcos, serán desembarcados, y mientras deseen permanecer en Chile, recibirán una asignación mensual para gastos de manutención, proporcionada a sus ocupaciones a bordo. No obstante, la oficialidad y tripulación que desee prestar servicios en sus propios barcos, podrá hacerlo, y su remuneración será convenida por las partes.

La Contraloría tomará razón, y las demás oficinas darán curso al presente Decreto.

(Firmado) Aguirre Cerda. — Manuel Bianchi (por Relaciones Exteriores y Hacienda). — Arturo Clavarría. — Raul Puga. — Oscar Schnake. — Salvador Allende (por Salubridad, Trabajo y Tierras y Colonización). — Juan Antonio Iribarren. — Alfonso Quintana Burgos. — Juvenal Hernández.

Lo que transcribo a US. para su conocimiento.
Dios guarde a US.

Extrait des Instructions Navales Françaises de 1934
Modèle N° 14.

PROCÈS-VERBAL DE RÉARMEMENT D'UN NAVIRE CAPTURÉ

L'an 190..... étant par ° de longitude et par ° de latitude, je soussigné (nom, prénoms, grade et fonction du signataire), agissant conformément à l'ordre (définir d'autorité qui a donné l'ordre, donner la date et s'il y a lieu le numéro de cet ordre) de réarmer le (espèce et nom du navire capturé) capturé le , ai pris le commandement dudit navire (s'il y a lieu, qui a reçu le nom de conformément à l'indiquer l'ordre/).

J'ai dressé l'inventaire ci-joint du navire, de ses approvisionnements et de sa cargaison.

De ce qui précède, j'ai dressé le présent procès-verbal en trois exemplaires destinés, le premier au capitaine du (nom du navire capturé), qui a signé (ou refusé de signer) avec moi après lecture, le deuxième au commandant du (non du bâtiment de guerre capteur) et le troisième à l'autorité maritime du port de prise.

BIBLIOGRAPHIE

- ALBRECHT. *Requisitionen neutralem Privateigentum insbesondere von Schiffen*, Supplément au Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatrecht, Breslau, 1912.
- AZUNI (D. A.). *Droit Maritime de l'Europe*, Paris, chez Aug. Renouard 1805, 2 vol. in-8°.
- BARBOUX (H.). *Jurisprudence du Conseil des Prises pendant la Guerre de 1870-1871*, Paris, H. Sotheran J. Baer et Cie (1871). In-16°.
- BASDEVANT (J.). *La Réquisition des Navires allemands en Portugal*, R. G. 1916 p. 268.
- BATY (T.). *International Law*, London, Murray, 1909, in-8°.
- BLUNTSCHLI. *Le Droit International Codifié*, trad. de l'All. par M. C. Lardy, 3^e édit. Paris, Guillaumin et Cie, 1881, in-8°.
- BORCHARD (E. M.). *The Settlement of War Claims Act of 1918*, A. J. Avril 1928 p. 373.
- BOSC (A.). *Les Actes de Gouvernement et la Théorie des Pouvoirs de Guerre*, Revue de Droit Public 1926, p. 186.
- BULLOCK. *Angary*, B. Y. B. 1922-23 p. 99.
- CALVO (Ch.). *Le Droit International théorique et pratique*. Paris, A. Rousseau, 1880-1896, 5 vol. in-8°.
- CLERCQ (J. de) *Recueil des Traités de la France*, Paris, Amyoi, 1864-1917. 24 vol. in-8°.
- Conférence (Deuxième) Internationale de la Paix*, La Haye, 15 Juin-18 Octobre 1907. Actes et Documents, La Haye, M. Nijhoff, 1908-1909, 3 vol. in-4°.
- Corpus juris civilis* : II Editio stereotypa decima. Voi. secundum : *Codex Justinianus* recognovit et retractavit Paulus Krueger (Berolini, Apud Weidmannas, 1928-1929, in-4°).
- Decisiones Rotæ Genuoe*, dans *De Mercatura Decisiones et Tractatus Varü* (voir).
- DESJARDINS (A.). *Traité de Droit Commercial maritime*, Paris, Pedone Lauriel, 1878-1890, 9 vol. in-8°.
- DESPAGNET (L.) et BOECK (Ch. de) *Cours de Droit International Public*, 4^e édit. Paris, L. Larose et L. Tenin, 1910, in-8°.
- DUMONT (J.). *Corps Universel diplomatique du Droit des Gens*, Amsterdam, Janssons-Waesberge, 1726-1739, 24 vol. in-8°.

- DUPUIS (Ch.). *Le Droit de la Guerre Maritime d'après les Conférences de La Haye et de Londres*, Paris, A. Pedone, 1911, in-8°.
- EMERIGON (B. M.). *Traité des Assurances et des Contrats à la Grosse*, Chez Jean Mosey, 1783, 2 vol. in-4°.
- FAUCHILLE (P.). *Jurisprudence française en matière de prises maritimes*. Paris, Pédone, 1916-1919, 2 vol. in-8°.
- *Traité de Droit International Public*. Huitième édition, entièrement refondue, complétée et mise au courant du Manuel de Droit International Public de M. Bonfils. Paris, A. Rousseau et Cie, 1921-1926, 4 vol. in-8°.
- FAUCHILLE (P.) et BASDEVANT (J.). *Jurisprudence britannique en matière de prises maritimes*. Paris, A. Rousseau, 1918-1922-1927, 3 vol. in-8°.
- *Jurisprudence italienne en matière de prises maritimes*. Paris, A. Rousseau, 1918-1921, 2 vol. in-8°.
- FAUCHILLE (P.) et VISSCHER (Ch. de). *Jurisprudence allemande en matière de prises maritimes*. Paris, A. Rousseau, 1924, in-8°.
- FERRAND (G.). *Des Réquisitions en Matière de Droit International Public*. 2^e édition, Paris, A. Pedone 1917, in-8°.
- GARNER (J. W.). *International Law and the World War*. London, Longmans, 1920, 2 vol. in-8°.
- *Treatment of enemy merchant vessels in belligerent ports at the outbreak of war*. A. J. 1916, p. 258.
- GENET (R.). *Droit maritime pour le temps de guerre*. Paris E. Muller (1938) 2 vol. in-8°. (Coll. de la Revue Internationale Française du Droit des Gens N° 1 et 2).
- GENTILI (A.). *Hispanicoe Advocaciones libri duo* Vol. I A Photographic Reproduction of the Edition of 1661. Vol. II A Translation of the Text by Frank Frost Abbott, New-York, Oxford University Press 1921, 2 vol. in-4° (The Classics of International Law, N° 9).
- GESSNER (L.). *Le droit des Neutres sur Mer*, 2^e édit. Paris, Guillaumin et Cie, 1876, in-8°.
- GIDEL (G.). *Le Droit International Public de la Mer*. Châteauroux. Imp. Mellottée, 1932-1934, 3 vol. in-8°.
- GROTIUS (H.). *Le Droit de la Paix et de la Guerre* nouv. trad. p. P. Pradier-Fodéré, Paris, Guillaumin 1867, 3 vol. in-8°.
- GUILLLOT (A.). *Des Navires de commerce réquisitionnés pour le transport de troupes, matériel militaire et dépêches dans le Droit de la Guerre Maritime*, Thèse Paris 1939.
- HALL (W. E.). *A Treatise on International Law*, Seventh Edition Edited by A. Pearce Higgins Oxford, at the Clarendon Press, 1917, in-8°.

- HARLEY. *The Law of Angary*, A. J. 1919, p. 267.
- HAUTEFEUILLE (L. B.). *Histoire des origines, des Progrès et des Variations du Droit Maritime International*, Paris, Guillaumin 1858 in-8°.
- *Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, 3^e édit. Paris, Guillaumin 1868, 3 vol. in-8°.
- HARVARD LAW SCHOOL. (Research in International Law) *Rights and Duties of Neutral States in Naval and Aerial War, Draft Convention with Comment*, A. J. Juillet 1939 Sup. 2^e Section.
- HEFFTER (A. G.). *Le Droit International de l'Europe*, trad. par J. Bergson, 4^e édit. française, augmentée et annotée par F. Heinrich Geffehen, Berlin, H. W. Müller et Paris A. Cotillon et Cie, 1883, in-8°.
- HIGGINS (A. P.). *Enemy ships in port at the Outbreak of War* B. Y. B. 1922-1923.
- *Le Droit de Visite et de Capture dans la Guerre Maritime*, Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye T. 11 p. 69.
- HOLTZENDORFF (F.). *Eléments de Droit International Public*. Trad. de l'All. p. G. Ch. Zographos, Paris A. Rousseau, 1891, in-8°.
- KLEEN (R.). *Lois et Usages de la Neutralité d'après le Droit International Conventionnel et Coutumier des Etats civilisés*, Paris, M. Chevalier, Maresq et Cie, 1898-1900, 2 vol. in-8°.
- KLUBER (J.). *Droit des Gens Moderne de l'Europe*, Paris, J. P. Aillaud et Rio-de-Janeiro Souza, Laemmert et Cie, 2 vol. in-8°.
- LAWRENCE (T. J.). *Les Principes de Droit International*. Traduit sur la 2^e édit. par Jacques Dumas et A. de La Pradelle. Oxford, Impr. de l'Université, 1920, gr. in-8° (Bibliothèque Française de Droit des Gens de la Fondation Carnegie).
- LOCCENIUS *De Jure Maritimo*, dans *Scriptorum de Jure nautico et Maritimo fasciculus* (voir).
- MABLY (Abbé de). *Œuvres complètes* (V et VII *Le Droit Public de l'Europe fondé sur les traités*) Lyon, Vve de J. B. Delamollière et Falque, 1796, 12 vol. in-8°.
- MALLOY (W. M.). *Treaties, conventions, international acts, protocols and agreements between the U. S. of America and other powers*, Washington, Government printing office 1910-1923, 3 vol. in-8°.
- MARQUARDUS (J.). *Tractatus politico-juridicus de Jure Mercatorum et Commerciorum singulari*, Francofurti Th. Matth. Götzky (1662) 2 t. en 1 vol. in-8°.
- MARTENS (G. F. de) *Précis du Droit des Gens Moderne de l'Europe*, Paris, J. P. Aillaud 1831, 2 vol. in-8°.

- MARTENS (G. F. de) *Recueil de Traités... depuis 1761 jusqu'à 1808*, 2^e édition revue et augmentée Göttingue Dietrich, 1817-1815, 8 vol. + 3 vol. suppl. + 2 vol. de tables in-8°.
- *Nouveau Recueil de Traités*, Göttingue Dietrich 1817-1842 16 t. en 17 vol.
- *Nouveau Recueil Général de Traités et autres Actes relatifs aux rapports de Droit International depuis 1808 jusqu'à présent* (Continuation du Grand Recueil).
 1^{re} série 20 t. en 22 vol.
 2^e série 35 vol.
 3^e série 19 vol.
 Leipzig, Dietrich, 1817-1928 in-8°.
- MARTENS (Ch. de) et CUSSY (F. de). *Recueil Manuel et pratique de Traités...* Leipzig, F. A. Brockhaus, 1846-1857, 7 vol. in-8°.
- MASSÉ (G.). *Droit Commercial dans ses rapports avec le Droit des Gens et le Droit Civil*, 2^e édit. revue et augmentée, Paris, Guillaumin et Cie, 1861-62, 4 vol. in-8°.
- Mercatura (de). Decisiones, et Tractatus Varri... Coloniae*, apud Cornelium ab Egemont de Grassis Anno 1662.
- MÉRIGNHAC (A.). et LEMONON (E.). *Le Droit des Gens et la Guerre de 1914-1918*, Paris, Léon Tenin, 1921, 2 vol. in-8°.
- MOORE (J. B.). *A Digest of International Law*, Washington, Government Printing Office, 1906, 8 vol. in-8°.
- *History and Digest of the International arbitrations to which the United States has been a party*, Washington, Government Printing Office, 1898, 6 vol. in-8°.
- *International Adjudications...* New-York, Oxford Univ. Press 1929-36, 7 vol. in-8°. (Carnegie Endowment for International Peace Division of International Law).
- NEUMANN. *Eléments du Droit des Gens Moderne Européen*, trad. de l'All. sur la 3^e édit. revue, augmentée et annotée par M. de Riedmatten, Paris, A. Rousseau 1886, in-8°.
- Neutrality, its history, economics and law*, New-York, Columbia Univ. Press 1935-1936, 4 vol. in-8°.
- OPPENHEIM (L.). *International Law a treatise*, 5th édit. by H. Lauterpacht, T. II Disputes, War and Neutrality London, Longmans (1935) in-8°.
- PANDERSON (Ch.) *War Claims Settlements* A. J. Avril 1929 p. 388.
- PARDESSUS (J. M.). *Collection des Lois Maritimes antérieures au XVIII^e siècle...* Paris, Impr. Royale 1828, 6 vol. in-4°.
- PCHEDIKI (E.). *Le Droit International Maritime et la Grande Guerre* (Thèse Paris 1916).
- PERELS (F.). *Manuel de Droit Maritime International*, traduit de l'All. et augmenté de quelques documents nouveaux par Arendt, Paris, Guillaumin et Cie, 1884, in-8°.
- PHILLIMORE (R.). *Commentaries upon international law*, 2^e et 3^e édit. London, Butterworths 1874-79, 4 vol. in-8°.

- PRADIER-FODÉRÉ (P.). *Traité de Droit International Public européen et américain...* Paris A. Pedone 1885-1906, 9 vol. in-4°.
- RÉAL (G. de Curban de). *La Science du Gouvernement*, Paris, chez Briasson-Amsterdam chez Arkstée et Merkus 1761-66, 8 vol. in-4°.
- REUTER (P.). *Etude de la règle « Toute Prise doit être jugée »* (Thèse Nancy 1933).
- RIPERT (G.). *Droit Maritime*, 3^e édit. Paris, Rousseau, 1929-1930, 3 vol. in-8° (Collection Thaller).
- RIVIER (A.). *Principes du Droit des Gens*, Paris, A. Rousseau, 1896, 2 vol. in-8°.
- ROBINSON. *Admiralty Reports*, T. 4 (1812).
- ROLIN (A.). *Le Droit Moderne de la Guerre*, Bruxelles, A. Dewit, 1920-1921, 3 vol. gr. in-8°.
- ROUSSEAU (Ch.). *Jurisprudence française en matière de Droit International Public* (1929-1931) R. G. 1934 p. 76.
— Note sous un arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 11 Mai 1934, Recueil Sirey 1936 II 49.
- Scriptorum de Jure Nautico et Maritimo fasciculus...* proemisit I O. Gottl. Heinnecius, ic. Halae Magdeburgicoe Sumitibus Orphanotropei MDCCXXX.
- SEFERIADÈS (S.). *Les Tribunaux de prises en Grèce. Leur Constitution, leur fonctionnement et leur jurisprudence*. R. G. 1916 p. 31.
- SELDENUS (J.). *Mare Clausum* dans *Opera Omnia...* Londini, G. Bowyer, 1726, 3 vol. in-f°.
- STRACCHA. *Tractatus de Nautis, Navibus et Navigatione Decisiones* dans *De Mercatura Decisiones et Tractatus varii* (voir).
- STRUPP (K.). *Eléments du Droit International Public universel, européen et américain*, 2^e édit. Paris, Editions Internationales 1930, 3 vol. in-16°.
- STYPPMANN. *Jus Maritimum*, dans *Scriptorum de Jure nautico et maritimo fasciculus* (voir).
- TAYLOR (H.). *Treatise on International Public Law*, Chicago, Callaghan a. Co., 1901, in-8°.
- VATTEL. *Le Droit des Gens*. Nouv. éd. Pradier-Fodéré, Paris, Guillaumin et Cie 1863, 3 vol. in-8°.
- VERDROSS (A. von) *Les Règles internationales concernant le Traitement des Etrangers*, Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de La Haye T. 37 p. 327.
- W. (R.). Communication : *Du régime appliqué par l'Italie pendant la guerre européenne aux bâtiments de commerce*

ennemis réfugiés dans ses ports (3 Août 1914-1^{er} Octobre 1916) R. G. 1917 p. 337.

WENCKIUS. *Codex Juris Gentium*... Lipsioe, Weidmann, 1781-95
3 vol. in-8°.

WESTLAKE. *Traité de Droit International*, traduit sur la 2^e édit.
par A. de La Pradelle... Oxford, Impr. de l'Université, 1924
gr. in-8°. (Publications de la Dotation Carnegie pour la
Paix Internationale. Division de Droit International).

WHEATON. *Elements of International Law*, Fifth English edition,
revised... by Coleman Phillipson... London, Stevens and
Sons, 1916, in-8°.

WILSON (G. G.). *Taking over and Return of Dutch Vessels*,
1918-1919, A. J. Oct. 1930 p. 694.

— *Days of Grace for Merchant Vessels of the Enemy* A. J. 1916.

WOOLSEY (L. H.). *The taking of foreign ships in American ports*
A. J. Juillet 1941 p. 497.

XÉNOPHON. *Anabase*, Texte établi et traduit par Paul Masqueray,
Paris « Les Belles Lettres » 1930-1931, 2 vol. pet. in-8°.

ZOUCHE. *Juris et judicii fecialis sive juris inter gentes et ques-
tionum de eodem explicatio*, edited by Th. Eskine Holland,
Washington, Carnegie institution, 1911, 2 vol. gr. in-8° (The
Classics of International Law).

REVUES et PERIODIQUES

- American Journal of International Law.*
Annuaire de l'Institut de Droit International.
British Year Book of International Law.
Bulletin législatif Dalloz.
Bulletin of the Panamerican Union.
Gazette de Lausanne.
Gazette du Palais.
Journal de Droit International Privé.
Journal Officiel de la République française.
Recueil des arrêts du Conseil d'Etat.
Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de La Haye.
Recueil Général des Lois et Arrêts de Sirey.
Recueil Général périodique et critique des décisions, Conventions et lois relatives au Droit International Public et Privé
(fondé et dirigé par Albert de La Pradelle).
Revue de Droit Public.
Revue Générale de Droit International Public.
Temps (Le).
Tribune de Genève (La).
Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatrecht.

TABLE DES MATIERES

<i>Introduction</i>	9
<i>Première Partie. — Hypothèse Générale : La réquisition des navires non ennemis</i>	15
<i>Chapitre I. — Historique</i>	17
Section I. — Première phase : du Moyen-Age au milieu du XVII ^e siècle	20
§ 1. — Le principe de la réquisition a été admis durant cette première phase	20
§ 2. — Caractères de la réquisition des navires étrangers du Moyen-Age au milieu du XVII ^e siècle	24
Section II. — Deuxième phase : du milieu du XVII ^e siècle à la fin du XVIII ^e	30
§ 1. — Restrictions apportées par le Droit Conventionnel à la réquisition des navires étrangers.	30
§ 2. — La réquisition des navires étrangers ne semble pas en fait être tombée en désuétude durant cette phase	35
§ 3. — Caractères de la réquisition des navires étrangers du milieu du XVII ^e siècle à la fin du XVIII ^e	37
Section III. — Troisième phase : après 1798	43
§ 1. — Le droit conventionnel	44
§ 2. — La pratique	56
§ 3. — Caractères de la réquisition des navires étrangers durant la troisième phase de son évolution historique	59
<i>Chapitre II. — Etat actuel du Droit</i>	65
Section I. — Le principe de la réquisition	65
§ 1. — La doctrine	67
§ 2. — Le droit conventionnel	75
§ 3. — Données de la pratique et solutions jurisprudentielles	79

Section II. — Cadre géographique d'exercice du droit de réquisitionner les navires étrangers	91
§ 1. — La doctrine	91
§ 2. — Le droit conventionnel	98
§ 3. — Données de la pratique et solutions jurisprudentielles	100
Section III. — Règles d'exercice de la réquisition des navires amis	104
§ 1. — Circonstances dans lesquelles peut être exercée la réquisition des navires étrangers ..	105
§ 2. — La question de l'indemnité	119
<i>Conclusion</i>	136
<i>Deuxième Partie. — Hypothèses particulières : Réquisitions de navires ennemis et de prises non jugées</i>	139
<i>Chapitre I. — La réquisition des navires ennemis</i>	143
Section I. — Les navires ennemis soustraits à la capture en raison de leur affectation	144
§ 1. — Le principe de la réquisition	145
§ 2. — Règles d'exercice de la réquisition des navires ennemis soustraits à la capture en raison de leur affectation	149
Section II. — Navires ennemis bénéficiant en certaines circonstances de l'exemption de capture	153
§ 1. — Le principe de la réquisition	154
§ 2. — Règles d'exercice	157
<i>Chapitre II. — La réquisition des prises non jugées</i> ..	157
Section I. — Le principe de la réquisition	169
Section II. — Où et comment la réquisition est-elle possible ?	179
Section III. — La conséquence du jugement de la prise sur le sort du navire réquisitionné	182
<i>Conclusion</i>	190
<i>Annexe</i>	195
<i>Bibliographie</i>	

